A NEGOCIATA DO PORTO DA BEIRA

(CONTRATOS E DOCUMENTOS)

COMO A COMPANHIA DE MOÇAMBIQUE TEM CUMPRIDO A —SUA CARTA ORGANICA—

Pelo 1.º tenente médico

E. A. Ferreira d'Almeida

Vogal da Junta Consultiva de Administração da Companhia de Moçambique

BEIRA

TIP. MINERVA COMERCIAL

1927

A NEGOCIATA DO PORTO DA BEIRA

(CONTRATOS E DOCUMENTOS)

COMO A COMPANHIA DE MOÇAMBIQUE TEM CUMPRIDO A
—SUA CARTA ORGANICA—

Pelo 1.º tenente médico
E. A. Ferreira d'Almeida
Vogal da Junta Consultiva de Administração
da Companhia de Moçambique

BEIRA
TIP. MINERVA COMERCIAL
1927

A base oitava para a administração do Territorio da Companhia de Moçambique, diz:

As leis, regulamentos, relatorios, noticias, em geral *quaisquer documentos que interessem á administração do Territorio serão publicados em um Boletim.*

Estamos em Setembro de 1927, ha contratos assinados pela Companhia de Moçambique em 1923, 1924, 1925 e 1926 respeitantes á construção e exploração do Porto da Beira, documentos estes que, ninguem poderá negar, *interessam á administração do Territorio*, e até hoje nenhum foi publicado no seu *Boletim*. Porque? Porque o segredo é a alma do negocio.

O artigo 62.º da reorganisação da Junta Consultiva de Administração marcando as suas atribuições, diz:

Compete á Junta Consultiva de Administração dar parecer:

c) Sobre estabelecimento, supressão ou alteração de taxas e impostos.

Foram estabelecidas varias taxas novas e está-se procedendo á cobrança de uma, sem que a Junta Consultiva de Administração fosse ouvida, quer para o seu estabelecimento, quer sobre a oportunidade da sua cobrança. Porque? Porque nesta Administração a lei é o arbitrio, a lei é a vontade do *nosso Presidente* que, lá do poleiro de Londres dirige o saque deste Territorio.

A Companhia quer manter o negocio em segredo. A Companhia sabe que o espirito publico está alarmado e para o tranquilisar manda dizer que os contratos vão ser esclarecidos, mas esses esclarecimentos ainda não chegaram nem chegarão. É um punhado de poeira lançada aos olhos dos ingenuos. O acaso, um feliz acaso, fez vir parar ás minhas mãos os celebres contratos, e varios documentos que lhe dizem respeito. Como sou português, e uso uma farda que quero honrar, cumpro o dever que obrigação se me afigura, de lhe dar publicidade a fim de que o paiz inteiro os possa apreciar e comentar.

Serviço da Republica

CONSELHO COLONIAL

L.º 12.º — N.º 502/923
Consulta n.º 100/923

Acêrca do pedido da Companhia de Moçambique de aprovação do contrato feito entre ela e a «Port of Beira Development Ltd.», para construção, por uma companhia portuguesa, do porto da Beira e obras complementares.

Vogal Relator: Ex.mo Sr. Lisboa de Lima (*).

Ao Conselho Colonial foi, por despacho de Sua Ex.a o Ministro, de 19 de Julho do ano corrente, enviado para receber parecer o contrato realisado em 18 de Maio de 1923 entre a Companhia de Moçambique e a «The Port of Beira Development Limited», relativo á construção e exploração de um porto comercial no porto da Beira, nos territorios sob a administração da Companhia de Moçambique.

Acompanhando o dito contrato vinham uma desenvolvida exposição do Comissário do Governo junto da Companhia de Moçambique, e uma informação da 1.a Repartição da Direcção Geral das Colonias do Oriente no Ministerio das Colonias.

A Companhia de Moçambique entendendo ser chegado o momento de construir o porto comercial da Beira, porque assim o exige não só o crescente desenvolvimento da riqueza publica nos seus territorios dentro da zona de influencia das linhas ferreas que daquele porto partem para Oeste e Norte, mas o exige o importante trafego de transito entre o mar e os territorios limitrofes que através da Beira e pelos caminhos de ferro de que este porto é gare maritima

(*) Este senhor, além de relator deste contrato, foi Comissário Geral da Exposição do Rio de Janeiro de 1922, e acaba de ser nomeado pelas Companhias de Moçambique e de «Port of Beira», engenheiro director das Obras do Porto da Beira.

tem forçadamente de passar, procurou uma solução para o importante problema que se propõe realisar a solução que consta do contrato que o Conselho Colonial tem de apreciar.

O problema a resolver é de solução muito dispendiosa como facilmente se compreende. Ha a construir cais acostaveis á grande navegação, docas, importantes dragagens a fazer nos canais de acesso do porto, armazens, etc. Ha ainda a adquirir toda a *outillage* de um porto comercial sempre dispendiosissima, etc., etc.

Dos documentos do processo avalia-se o custo das obras do porto comercial da Beira e sua *outillage* em £ 2.000:000.

De entre as formulas que poderiam ser adoptadas pela Companhia de Moçambique para a resolução do importante problema do seu porto, ela escolheu a seguinte:

Acordou com uma Companhia inglesa a «Port of Beira Development Limited» que esta Companhia se encarregaria nos termos de um contrato a redigir.

a) A iniciar sem demora dragagens no Chiveve e na Barra comprando para isso uma poderosa draga de custo aproximado de £ 150:000 (*).

b) A elaborar o projecto do porto comercial da Beira devendo submetel-o á Companhia de Moçambique dentro do prazo de 2 anos.

c) A formar uma companhia portuguesa nos termos do artigo 7.º da Carta Organica da Companhia de Moçambique, com o capital de 3:375 contos (ouro) ou capital que de acordo com a Companhia de Moçambique fôr julgado necessario á construção do porto da Beira, sua manutenção e exploração.

d) De encarregar os trabalhos a que se refere a alinea *a)* á companhia a que se refere a alinea *c)*.

e) A Companhia a que se refere a alinea *c)* faria os trabalhos do porto por conta da Companhia de Moçambique, e manteria a sua exploração pagando-se das despesas feitas e dos encargos do capital investido pelas receitas da propria exploração, até ao momento em que a Companhia de Moçambique entendesse dever com ela liquidar a situação, pagando todos os encargos até então em divida áquela companhia.

f) A Companhia de Moçambique tomava o compromisso de estabelecer as tarifas do porto de fórma que elas pagassem os encargos de exploração e a retribuição dos capitais investidos.

(*) A draga adquirida custou, segundo o *Noticias da Beira*, orgão do empreiteiro das obras, Oury, apenas £ 75:000.

Este acordo traduziu-se a seguir no contrato de 18 de Maio ultimo a que nos vamos referir.

Antes porém, e constituindo como que uma apreciação generica do contrato, vejamos as razões que poderiam ter determinado a Companhia a escolher para a solução do problema uma formula, que pelo menos aparentemente se afigura complicada.

No processo, e como informação da 1.ª Repartição da Direcção Geral das Colonias do Oriente, aventa-se mesmo a hipotese da Companhia poder obter directamente o dinheiro necessario ás obras do porto e com ele as executar. E diz-se que indo a Companhia aumentar o seu capital social em mais £ 1.000:000 (*) em acções, poderia elevar-se esse aumento de capital a £ 1.600:000, obtendo assim as £ 600:000 necessarias para a construção do porto. Ha nisto um manifesto equivoco. As £ 600:000 a que se refere o contrato são o capital acções previsto para a Companhia Portuguesa a formar. As obras são previstas no contrato em £ 2.000:00 a obter por meio de obrigações daquela Companhia Portuguesa.

A Companhia de Moçambique para outras aplicações que não para a construção do porto da Beira vai fazer a emissão de £ 1.000:000 em acções; isso prova que ela não tem disponibilidades que lhe permitissem iniciar por si só uma obra da importancia da do porto da Beira e justamente quando ela precisa de aumentar em £ 1.000:000 o seu capital, não lhe seria facil recorrer aos meios financeiros para obter um emprestimo de mais de £ 2.000:000, a não ser que além de interessar os subscritores do emprestimo pelos juros das obrigações e dividendos das acções, interessasse ainda no mesmo emprestimo certos meios comerciais e industriais facilitando-lhes virem a ser os fornecedores de todo o material, maquinas e ferramentas a importar para as obras do porto da Beira, ou a cooperar na sua construção, ou a participar dos lucros da exploração.

A Companhia de Moçambique pela formula adoptada deixa aos construtores do porto o encargo de obterem os capitais necessarios á construção, indo eles decerto arranjar subscritores entre aqueles que mais interesse tenham em que a obra se faça para dela serem os fornecedores ou nela poderem cooperar.

(*) Esta emissão de £ 1.000:000 feita pela Companhia de Moçambique, foi um negocio da China para alguns *lá da casa* que adquiriram todas as acções á razão de 14 shillings cada libra. Para onde foi este dinheiro? Para obras de fomento no Territorio que ela explora? Não, para aqui não veio um vintem.

E isto que uma Companhia, como a que se projecta, facilmente pode fazer porque com tal objectivo se constitui, dificilmente poderia ser feito pela Companhia de Moçambique, com as caracteristicas que lhe imprimem os direitos especiais que possui, substituindo o Estado nos territorios que administra em relação á maior parte das funções que ao Estado incumbem.

Portanto, a ideia de entregar a uma Companhia, especialmente para isso formada, a solução do problema do porto da Beira só pode ser vantajosa, sobretudo tratando-se de uma Companhia Portuguesa.

Mas não poderia a propria Companhia de Moçambique provocar directamente a constituição dessa Companhia, dispensando a Companhia intermediaria inglesa «The Port of Beira Development Limited» como a 1.ª Repartição da Direcção Geral das Colonias do Oriente alvitra?

Não é decerto em Portugal que a Companhia em questão vai levantar as £ 2.000:000 que o porto da Beira exige nem é em Portugal que há industriais a quem directamente possa interessar a construção do porto da Beira pela importancia dos negocios que a construção daquele porto pode provocar. Aquele capital e aqueles altos interesses não estão em Portugal e por isso no estrangeiro se tem de fazer a propaganda do interesse que o negocio (*) produzirá, e obter as indispensaveis adesões para a constituição da nova Companhia Portuguesa (**), e emissão do seu capital, acções e obrigações. É esse papel que se deduz fica reservado á «The Port of Beira Development» que na boa solução do assunto só pode ter um grande interesse, como do contrato em analise se deduz.

Essa Companhia, constituida que seja a Companhia Portuguesa finaliza a sua acção em relação ás obras do porto da Beira (***).

Não é este um caso novo, mesmo em colonias portuguesas. Da Companhia de pesquizas mineiras de Angola saíu a Companhia dos Diamantes de Angola, como saíu a Companhia do petroleo de Angola. E a partir do momento em

---

(*) É o termo apropriado.

(**) É no estrangeiro que tem de fazer-se a propaganda para constituir uma Companhia Portuguesa?!!! Não se compreende bem... mas, admira-se o impudôr.

(***) Abusaram da candura e bôa-fé do ilustre relator. A «The Port of Beira Development Limited» não desaparece, não morre, isso é uma mistificação. Como adiante se verá, aparece como empreiteira das obras do porto sob o nome de «Beira Works Limited».

que tais desdobramentos se deram, foi com as novas Companhias que o Governo passou a entender-se.

Portanto, constituida pela «Port of Beira Development» a Companhia do Porto da Beira, a Companhia de Moçambique teria deante de si apenas essa Companhia Portuguesa.

A 1.ª Repartição da Direcção Geral das Colonias do Oriente *afirma que essa Companhia só será portuguesa nominativamente quaisquer que sejam os artificios legais com que se marcar,* como seja o de serem portugueses o presidente e a maioria dos vogais do Conselho de Administração e o Administrador delegado se o houver. Se mais profundamente portuguesa ela não vier a ser é porque os portugueses não poderão ou não quererão adquirir as suas acções e comprar as suas obrigações. Se eles as adquirissem não seria só a maioria dos administradores portugueses mas todos eles o seriam. Isso porém não tira á Companhia a sua qualidade de Companhia Portuguesa desde que, como tal e perante as leis da Republica, se constitua.

Mas a mecânica do contrato em apreciação presupõe ainda a possibilidade da Companhia do Porto da Beira (Companhia Portuguesa) recorrer a um empreiteiro para a execução das obras, o qual, provavelmente, obteria não só os capitais necessarios ao pagamento das despesas com a mão de obra mas assumiria as responsabilidades perante os fornecedores dos materiais e mais artigos a adquirir (*). E em tais condições *a faculdade dada á Companhia Portuguesa de explorar o porto até se pagar das despesas feitas, passaria para o empreiteiro.*

Casos destes são vulgares em obras de grande importancia, sobretudo em construções de caminhos de ferro e portos.

Em regra esses empreiteiros representam um agrupamento de casas importantes fornecedoras de materiais e mecânismos para as obras em questão, ou mesmo das casas que vão executar as obras, que assim conseguem assegurar uma saída importante para artigos da sua produção e um bloco interessante de trabalho a executar, embora a pagar a longo prazo, mas de pagamento garantido.

É a formula pratica de interessar as grandes industrias na realisação de obras importantes que para elas resultem

---

(*) Para que serve então a tal Companhia do Porto da Beira? Apenas para ludibriar o Estado entregando ao judeu Oury, presidente dos Comités da Companhia de Moçambique, na sua qualidade de empreiteiro das obras do porto da Beira, a construção e exploração, por 99 anos, do mesmo porto.

novos mercados para os seus produtos ou novos campos para a sua actividade.

Com essa conjugação de interesses parece que será realmente possivel á Companhia de Moçambique ver construido um porto comercial no Porto da Beira, que exige um dispendio de £ 2.000:000.

A não se realizar uma tal conjugação de interesses, seria possivel á Companhia de Moçambique ou á Companhia Portuguesa do Porto da Beira obter as £ 2.000:000 que a construção do porto exige?

Parece que não, porque se o fosse, a mecânica do contrato seria outra.

Do que fica dito conclui-se que o contrato em questão foi organizado de forma a poder serem conjugados os interesses diversos que se acham dispostos a colaborar na construção do porto da Beira, desde que obtenham suficientes garantias para o capital que nele vão investir.

E assim, conforme os casos, seria a Companhia Portuguesa do Porto da Beira a detentora das obras do porto comercial e sua *outillage*, bem como da sua exploração até ser reembolsada das despesas feitas, ou seria, não a Companhia, mas um empreiteiro esse detentor. Esta alternativa corresponde decerto ás duas possiveis soluções a adoptar para a questão financeira. A primeira prevê a hipotese da Companhia por si e pelos grupos financeiros que nela participem obter a totalidade do dinheiro necessario á construção do porto. A segunda prevê a cooperação com a Companhia de importantes industrias que como pagamento de materiais e mecânismos fornecidos e trabalho executado receberiam obrigações da Companhia. A importancia desta cooparticipação póde ser tão grande que essas industrias pretendam como garantia que não só a construção da obra seja entregue a empreiteiro por elas escolhido, mas na propria exploração essa acção continue.

O contrato em questão prevê na verdade a hipotese da Companhia Portuguesa do Porto da Beira recorrer a um empreiteiro, (e não a «The Port of Beira Development Ltd.» como por lapso se diz na informação da 1.ª Repartição da Direcção Geral das Colonias do Oriente). Evidentemente esse empreiteiro pode ser estrangeiro porque no contrato não se diz que o não deve ser, e se essa solução fôr determinada pelas razões que indicamos, decerto que o empreiteiro será estrangeiro, representante das grandes industrias estrangeiras, que forneçam os materiais e maquinismos para o porto e tratem da execução dos trabalhos de construção.

Pode o caso brigar com a soberania nacional? Vejamos os diversos aspectos da questão.

A interferencia de empreiteiro estrangeiro na execução de obras do Estado tem sido frequente, tanto na Metropole como nas colonias. No proprio porto de Lisboa isso se tem dado como se deu no de Lourenço Marques.

Pagando-se ao empreiteiro de harmonia com as situações do trabalho o ele ser portugues ou estrangeiro em nada o caso afecta a soberania nacional.

Quando porém se paga ao empreiteiro, não em dinheiro mas em titulos amortisaveis por sorteio, e portanto a longo prazo adjudicando-se para esse pagamento apenas as receitas provenientes da obra cujo custo em numerario ele dispendeu, sendo ele portanto altamente interessado em que as receitas sejam suficientes para os encargos do capital dispendido e para a sua mais rapida amortisação, é natural que ele pretenda administrar directamente a exploração, para com as suas receitas se ir pagando o mais rapidamente possivel.

Afecta-se, acedendo a esse natural desejo a soberania nacional? Afectada ela seria se ao empreiteiro estrangeiro se deve o direito de estabelecer as tarifas do porto comercial e elaborar os seus regulamentos. Desde porém que a ele apenas fique o direito de, em harmonia com as taxas do porto fixadas pela Companhia de Moçambique, cobrar essas taxas e acatar e fazer acatar os regulamentos que estabelecem as relações entre os empregados do porto e o publico, não se vê em que a soberania nacional seja afectada (*).

Como forçada consequencia de se permitir a uma Companhia ou a um empreiteiro que se encarregue da exploração de um porto comercial vem naturalmente o ser essa Companhia ou esse empreiteiro detentor de todas as obras do porto comercial e de todos os seus meios materiais de acção indispensaveis á exploração.

Isto não significa que se consideram hipotecadas ao empreiteiro essas obras e maquinismos. Mas se ele fôr realmente o detentor das obrigações emitidas pela Companhia Portuguesa porque em obrigações lhe tivesse sido feito o pagamento a ele e aos demais detentores das obrigações da Companhia cabem certos direitos de hipoteca sobre obras e maquinas que constituam os haveres do porto comercial.

E se as receitas da exploração depois de pagar as respectivas despesas não chegassem para o pagamento dos encargos das obrigações, haveria sem duvida o direito dos

(*) **Não viu, ou não quiz vêr ?**

obrigacionistas, como credores, participar da exploração para pelas suas receitas se pagarem, isto é, a estabelecer uma exploração mais ou menos nos termos em que o contrato a prevê.

Da propria natureza dos acordos financeiros para obras de vulto como esta pode resultar em qualquer epoca a situação que lealmente é prevista no contrato, e poderia resultar ainda que o contrato a ela não aludisse.

Mas se uma situação tal pudesse ir de encontro aos direitos de soberania, o que se havia de dizer do contrato para a construção do porto de Mormugão? (*)

Este foi feito a um grupo de estrangeiros sob o compromisso por eles tomado de que constituiriam uma Companhia Inglesa, á qual passariam a concessão e assim fizeram, e eles e depois a Companhia inglesa ficaram com direitos extraordinarios, cabendo-lhe fixar as tarifas, formular os regulamentos e até vender as obras do porto no todo ou em parte (**), com a sanção do Governo. E isto tudo conjugado com a garantia de juros que se conhece.

Do que fica exposto pode concluir-se que a formula adoptada para se chegar á solução do problema do Porto da Beira não briga com os nossos direitos de soberania naquele porto. Que essa formula, mesmo que o contrato a não previsse poderia vir a ser a logica consequencia de se recorrer a emissão de obrigações para a construção do porto, sabendo-se antecipadamente que a grande maioria dessas obrigações não serão tomadas em Portugal.

Se se esperasse porém que em Portugal se obtivessem os capitais para tão grande empreendimento o mesmo seria que condenar o porto comercial da Beira a manter as caracteristicas que hoje tem.

Para o porto se fazer e de mais a mais sem garantias de juros, só recorrendo em grande parte ao capital estrangeiro. Este não tendo garantia de juros precisa-se garantir de que as receitas do porto serão suficientes para os encargos do capital a inverter, e terão como unicas aplicações as indispensaveis despesas de exploração e os encargos e amortisações do capital.

A formula adoptada, embora aparentemente complicada, é

(*) Uma asneira não justifica outra. A pratica dum crime nunca serviu de atenuante a outro crime.

(**) Pelo artigo 7.º do contrato da Companhia do Porto da Beira, esta apenas poderá não só pôr no prego as construções e apetrechamentos do porto, mas até a propria Companhia de Moçambique.

engenhosa e não afecta os direitos portugueses de soberania do Porto da Beira (*).

Um unico perigo podia dessa formula derivar, que o empreiteiro estivesse ao serviço dos que pretendem a absorção de Moçambique pela Africa do Sul (**); mas para isso indispensavel era que os obrigacionistas fossem partidarios daquela absorção (***) Dado o predominio de certas influencias estrangeiras na Companhia de Moçambique não é de crer que tal perigo se apresente. E a ser assim, ainda a realisação do contrato em questão terá a vantagem de dificultar essa pretendida absorção, pelo que vai interessar em territorios da Companhia influencias e capital a que essa absorção de modo algum conviria.

E até porque assim parece, é que se explica o entusiasmo com que o actual Administrador Delegado da Companhia defende o contrato em questão, como se verifica pela nota que ao processo está junta (****).

(*) E, para que sobre este ponto não podesse haver duas opiniões, é que, a Companhia de Moçambique conseguiu do sr. relator o pesado sacrificio de vir dirigir as obras do porto da Beira.

(**) Quem lhe garante que o não está, ou que o não possa vir a estar?

(***) Não o são? Parece que o sr. relator os conhece e lhes conhece as intenções e interesses.

(****) Tem razão. A defesa dos superiores interesses deste territorio, estão bem entregues nas mãos do actual Administrador Delegado da Companhia de Moçambique, sempre e emquanto, eles não colidam com os do judeu Oury, quer dizer, com os do empreiteiro das obras do porto da Beira.

Parecer do Conselho Colonial

. . . .
. . . .

Tratado até agora como assunto de generalidade o caso dos direitos de soberania poderão ou não ser afetados pelo contrato em questão, um outro ponto importante convem esclarecer antes de se entrar na apreciação em detalhe do contrato.

Queremos referir-nos ao prazo porque pode estar nas mãos da Companhia Portuguesa ou do empreiteiro a exploração do Porto da Beira, considerando-se que ele pode ser muito superior áquele em que pela Carta Orgânica da Companhia esta pode vir a estar com a administração dos territorios, nos termos em que hoje os administra.

Não se trata de uma concessão por 99 anos como parece deduzir-se das informações oficiais que acompanham o processo.

Trata-se de dar á Companhia Portuguesa ou ao empreiteiro o direito de explorar o porto para se cobrar pelas respectivas despezas do que ele lhes possa ter custado, emquanto a Companhia de Moçambique não puder ou não quizer fazer a liquidação total dessas despezas. E a Companhia de Moçambique só tem o direito de obrigar o empreiteiro ou a Companhia Portuguesa a manter-se na exploração do porto além dos primeiros 10 anos depois de concluido o porto, se decorridos esses 10 primeiros anos se provar que as receitas são suficientes para cobrir as despezas, incluindo a regular amortização das obrigações.

E, sendo assim, a Companhia de Moçambique pode realmente, não como um direito da Companhia Portuguesa ou do empreiteiro, mas como um direito seu, adiar a liquidação do seu debito para qualquer tempo além dos citados 10 anos mas isso ainda condicionado ao facto de serem as receitas do porto suficientes para todas as despezas e regular amortisação de capital invertido nas obras.

Portanto, a Companhia de Moçambique em qualquer época depois dos 10 anos a seguir á conclusão dos trabalhos do

porto, tem não só o direito mas o dever de liquidar os debitos á Companhia Portuguesa ou ao empreiteiro findando com o contrato a não ser que se dê a hipotese do artigo 6.º a que já nos referimos, que a dispensa do tal dever mas lhe mantém o direito de rescisão em qualquer época posterior aos 10 primeiros anos.

E só para a hipotese da Companhia de Moçambique nunca querer usar de tal direito é que ha a considerar o prazo de 99 anos para todas as obras e *outillage* do porto comercial passarem para a Companhia de Moçambique sem direito para a Companhia Portuguesa ou para o empreiteiro a qualquer pagamento ou indemnisação (*).

Nestas condições ou ao findar o prazo da sua concessão a Companhia de Moçambique não continuando com a administração dos territorios (**) tem de rescindir o contrato em questão como seu encargo obrigatorio, ou ela continua por uma prorogação da sua concessão com a administração dos territorios e dentro do periodo da nova prorogação continua a manter o direito de rescisão em qualquer época antes de decorridos os 99 anos.

Desde porém que no contrato fique bem expresso que o direito de rescisão em qualquer época, depois de 10 anos, e nas condições do contrato, passa para o Estado, na hipotese da Companhia de Moçambique deixar de existir, nenhum inconveniente tem tal disposição do contrato.

Ainda como questão genérica, afirma o administrador delegado que nos termos da Carta Orgânica da Companhia esta não era obrigada a submeter á aprovação do Governo o presente contrato. Deste parecer discorda o Comissário do Governo junto da Companhia e a 1.ª Repartição da Direcção Geral das Colonias do Oriente.

O Administrador delegado da Companhia decerto pretende interpretar o contrato em questão perante o § 13.º do artigo 7.º da Carta Orgânica como não realizando ele uma concessão além do prazo da duração dos direitos e previlégios

---

(*) Esta hipotese é a que ha de dar-se. O porto da Beira ha de estar 99 anos sob a pata estrangeira, porque, é esta a situação que convém ao judeu Oury, e aos patriotas envolvidos nesta negociata. O artigo 15.º lá está para evitar que se dê a hipotese do artigo 6.º

(**) Não continuando ? ! ! ! Essa agora é boa? ! Então na esperança de prorogação ? ? ! É melhor não pensar nisso. Bem basta o que basta. A opinião publica do Territorio já por várias vezes manifestou, e ruidosamente, o seu desejo ardente de que estes Territorios passem para a administração directa do Estado, e não consentiria numa renovação ou prorogação do contrato. Basta de desnacionalisação e de crimes.

da Companhia, e não representando a cessão por completo de todos os direitos que ao Porto da Beira tem a Companhia de Moçambique.

Quanto á primeira parte, pretende decerto o administrador delegado afirmar que tratando-se de uma concessão que termina 10 anos depois de concluido o porto da Beira, a não ser que a Companhia de Moçambique não queira que ela termine, mas podendo atè dar-se o caso de ela terminar mesmo contra a vontade da Companhia de Moçambique, a duração da concessão mantém-se dentro do prazo de validade da actual Carta Orgânica que sendo ainda de 18 anos, bem comporta não só os citados 10 anos mas aqueles que razoavelmente se pode supôr que o Porto da Beira levará a construir.

Quanto á hipotese de cessão por completo dos direitos da Companhia de Moçambique sobre o Porto da Beira, ela se não dá de facto, porquanto a Companhia de Moçambique reserva para si o direito não só de estabelecer as taxas do porto e de aprovar os regulamentos que a Companhia Portuguesa ou o empreiteiro têm a acatar, mas nem mesmo o contrato abrange todos os demais direitos dados á Companhia para a solução do seu porto comercial, porquanto uma parte desses demais direitos já até foram decididos pelo contrato Van Laum de 12 de Setembro de 1891.

E, com efeito, pela condição 2.ª desse contrato a Companhia de Moçambique concede ao concessionário os terrenos precisos para docas, cais e outras dependencias exclusivamente destinadas ao serviço de Caminho de Ferro da Beira á Rhodesia, que o concessionário, pelo citado contrato se obrigava a construir.

E pela condição 7.ª a Companhia de Moçambique deu ao concessionário o direito de cobrar taxas nas docas e nos cais, assim como as despezas de cargas e descargas sobre as mercadorias que transitarem pelo Caminho de Ferro.

E tanto isto teve realisação pratica que passada essa concessão á Beira Railway Company, hoje encorporada na Rhodesia Railway Trust, acaba aquela Companhia de realizar junto da Companhia de Moçambique e do Governo uma démarche contra o contrato em analise, que julga lesivo dos seus direitos adquiridos pela citada concessão Van Laum.

O proprio General Smuts aludiu a tais direitos que ele julga pertencerem á Railway Trust, e mais afirmou que uma vez encorporada a Rhodesia na União Sul Africana, tais direitos deveriam passar para a União.

A Railway Trust e com ela o General Smuts parece pre-

tenderem ver no contrato Van Laum a cedencia pela Companhia de Moçambique dos seus direitos de construir o porto comercial da Beira e o explorar. Não houve essa cedencia mas apenas se deu ao concessionário de 1891 o direito de construir e explorar no Porto da Beira os cais, docas e outras dependencias *exclusivamente destinadas ao Caminho de Ferro que o concessionário ia construir,* concessão que, de modo algum, se pode considerar ampliada á construção e exploração de todo o porto comercial da Beira.

Do que fica exposto se deduz que a questão do porto comercial, que é objecto do contrato em analise, não inclui a sessão por completo dos direitos da Companhia de Moçambique a construir e explorar o porto comercial da Beira, primeiro porque uma parte desses direitos foram já cedidos pelo contrato Van Laum, e depois porque no contrato em analise se reserva a Companhia de Moçambique os direitos importantes de fixar as tarifas do porto e de aprovar os seus regulamentos.

Mas do exposto conclui-se tambem que urge contrariar as desmedidas pretensões da Beira Railway Trust, apresentadas pela Beira Railway sobre supostos direitos desta no porto da Beira, pretensões apoiadas pelo que já se sabe, pela União Sul Africana.

E nenhuma forma mais pratica de liquidar essas pretensões do que antepôr-lhes factos consumados que as negam.

O simples facto da recente reclamação da Beira Railway contra o contrato em analise, vem demonstrar que outros interesses que não os da União se propõem, pelo referido contrato, exercer a sua actividade nos territorios da Comnhia de Moçambique, e isso só pode ser vantajoso à integridade dos direitos nacionais naqueles territorios.

A Portugal só pode convir que a cooperação de capitais e actividades estrangeiras nas colonias portuguesas, se faça por forma que não haja manifesto predominio de uma determinada nacionalidade sobre as outras, e que sempre que se esboce qualquer tentativa de condominio estrangeiro em terra portuguesa, os seus efeitos se neutralizem ou mesmo se anulem por meio de outras influencias estrangeiras que o contrariem.

Pela forma como as coisas se estão passando parece poder deduzir-se que no caso presente não é de recear o unico perigo que podia ter o contrato tal como está redigido; ser o empreiteiro que pode substituir a Companhia Portuguesa na construção e exploração do Porto da Beira, representante dos interesses estrangeiros que pretendem que a sua acção, já largamente exercida em terra portuguesa pelo Caminho

de Ferro da Beira á Rhodesia, se ampliasse para o Porto da Beira, ficando dele detentor. E então a soberania portuguesa naquele porto e Caminho de Ferro mais ferida seria do que com a solução que o General Smuts pretendia criar ao porto e Caminho de Ferro de Lourenço Marques com as suas receitas propostas acêrca do novo convénio.

E, sendo como parece, e a alta figura de portuguez do administrador delegado da Companhia, o seu reconhecido patriotismo e as grandes responsabilidades que da alta categoria que na politica e na sociedade portuguesa disfruta lhe provêm, garante que as coisas se devem passar como dito fica (*), só há vantagem em responder à Beira Railway com a aprovação, salvo as necessarias modificações, do presente contrato em que a Companhia de Moçambique que o fez e o Governo da Republica que aprova negam os pretensos direitos da Beira Railway, que, a existirem, constituiam um perigo para a nossa soberania em territorios da Companhia de Moçambique.

Por isso, e ainda que em face da sua Carta Orgânica, a Companhia de Moçambique pudesse realizar o presente contrato sem o submeter ao Governo, modo de ver com que o Conselho Colonial não concorda, só havia vantagem em que tal sanção fosse solicitada, pois terá a sanção maxima o não reconhecimento dos pretensos direitos da Beira Railway, liquidando-se de vez, um assunto que de futuro nos podia trazer muitas e desagradaveis surprezas.

O Caminho de Ferro da Beira desde o contrato de 1891, feito há 32 anos, já teve tempo de solicitar todos os terrenos e de obter todas as facilidades para construir os cais, docas, armazens e dependencias necessarias ao serviço exclusivo do Caminho de Ferro com a sua gare maritima, a que aquele contrato se referia. Mas o Porto da Beira não existe apenas para o serviço do Caminho de Ferro da Beira á Rhodesia; ele tem de servir não só ao trafego do novo Caminho de Ferro da Beira para o Zambeze, e portanto para o trafego local de uma vastissima região da Companhia de Moçam-

(*) A garantia apresentada talvez seja aceite ahi. Aqui pensa-se que uma tal garantia é a certeza certa de que as coisas se irão passar absolutamente ao contrario, porque nos lembramos ainda do caso do Banco Industrial Portugues.

Audaces fortuna juvat... Quem nos havia de dizer que o sr. dr. Soares que nós conhecemos aqui Conservador do Registo Predial, interino, seria um dia tanta coisa no nosso paiz?!!! Bem mal compreendido e apreciado foi então, a ponto de ser demitido. Porque? Talvez a Companhia de Moçambique se recorde, porque a nós, a memoria neste ponto falha-nos.

bique e ainda para o trafego de Tete, e pela sua ligação para o Norte ao trafego do Nyassaland mas tem de permitir e facilitar todo o trafego maritimo entre a Beira, os demais portos da Provincia, e ainda entre a Beira e os mercados do Mundo.

Antes de entrar na especialidade do contrato em analise temos por ultimo de considerar uma objeção aparentemente importante, feita pela 1.ª Repartição da Direcçao Geral das Colonias do Oriente. Receia-se nesta informação que com as tarifas a estabelecer para o Porto da Beira estando estes em mãos que nenhum interesse movem a não hostilisar o porto de Lourenço Marques, se poderia chegar pela guerra de preços e tarifas a prejudicar muito este nosso porto como porto carvoeiro.

Em primeiro logar devemos fazer notar que o interesse da Companhia Portuguesa ou do empreiteiro não será entrar em guerra de tarifas, sob pena de não conseguir receitas que cubram as despezas de exploração e os encargos e amortização do capital investido na construção.

Por outro lado a situação de grande numero de centros produtores de trafego para o mar vindo das zonas de influencia das linhas ferreas de penetração, tanto a partir de Lourenço Marques como a partir da Beira, não permite que só pela sua acção das taxas dos portos, se faça canalizar o trafego pelo caminho que a qualquer dos portos mais interessasse.

As taxas do porto, por elevadas que sejam, são sempre uma parcela bastante reduzida dos encargos de mercadorias nas linhas ferreas, que para os portos ou dos portos as transportam.

Por outro lado os diferenciais nos fretes maritimos de uns portos em relação aos outros, mais precária torna a situação dos portos para que eles pensem em guerra de tarifas.

As taxas nos portos, quer sobre a navegação quer sobre a mercadoria, têm de ser feitas tendo em atenção os diferenciais nos fretes maritimos e as tarifas dos Caminhos de Ferro de penetração. E isto é tanto assim na Africa do Sul e em Lourenço Marques e terá de ser na Beira, que nunca se alteraram tarifas de Caminho de Ferro na Africa do Sul sem se atender ás taxas dos portos e aos diferenciais nos fretes maritimos, nem se alteraram taxas do porto sem se atender ás duas outras parcelas que tambem são encargos das mercadorias.

E quando as Companhias de navegação resolvessem alterar diferenciais maritimos, corrigia-se essa alteração nas taxas dos portos ou nas tarifas dos caminhos de ferro.

De resto, para o caso especial do trafego do carvão a que alude a informação citada, como seria possivel guerra de tarifas entre a Beira e Lourenço Marques com a intenção de desviar para a Beira o carvão que hoje se exporta saído por Lourenço Marques, quando as respectivas minas estão a 270 milhas desse nosso porto e da Beira distam mais de 800?

O carvão que venha a saír pelo porto da Beira não será com certeza das minas que hoje o exportam para Lourenço Marques sejam quais forem as taxas do porto da Beira; saírá por esse porto carvão, como saírão outros produtos de exportação, mas da natural zona de influencia desse porto e seus caminhos de ferro.

E, postas estas considerações, passamos ao exame do contrato na sua especialidade, vamos dizer as alterações que se nos afigura necessario introduzir nos diversos artigos mesmo para se atender ás indicações do Sr. Comissário do Governo e da 1.ª Repartição da Direcção Geral das Colonias do Oriente.

O Conselho Colonial propõe as seguintes alterações ao contrato a que o presente processo se refere:

Artigo 1.º Onde se diz: «terá por objecto a construção do Porto da Beira», deve dizer-se «terá por objecto a construção de um porto comercial no porto da Beira».

Acrescentar ao final do artigo:

«A séde da Companhia do Porto da Beira será em Lisboa».

Art. 2.º Acrescentar ao artigo 2.º: «e autorisação do Governo». «A Companhia de Moçambique é obrigada a conservar em carteira as 120:000 acções, emquanto não resgatar a concessão do porto comercial».

Art 3.º (*) Modificar o artigo 3.º da seguinte forma: Em vez de «A Companhia de Moçambique tem o direito de nomear um terço dos membros do Conselho...» deverá dizer-se «O Governo terá o direito de nomear um terço dos membros do Conselho... Essas nomeações recaírão em individuos propostos pela Companhia de Moçambique».

Acrescentar um § único ao artigo 3.º

§ único. O Governo nomeará um Comissário que junto da Companhia do Porto da Beira exercerá as funções que competem em relação a Companhia de Moçambique, ao Comissário do Governo junto desta Companhia».

(*) Nenhuma das alterações propostas ao artigo 3.º foi aceite.

Cortar do artigo 3.º «e para a sua nomeação ou substituição bastará uma simples carta da Companhia de Moçambique».

Art. 4.º Acrescentar ao artigo: «e a concluir as diversas obras nos prazos para isso acordados com a Companhia de Moçambique».

Art. 5.º e 6.º sem alteração.

Art. 7.º Cortar do meio do artigo as palavras: «sem a limitação do artigo 19.º da lei de 3 de Abril de 1896, e capitulo II do regulamento de 27 de Agosto do mesmo ano».

Substituir o ultimo periodo do artigo 7.º: «Para o serviço dessas obrigações. . .» pelo seguinte: «Para o serviço dessas obrigações, a Companhia do Porto da Beira poderá dar como garantia as importancias a receber da Companhia de Moçambique, nos termos do artigo 6.º do presente contrato, bem como, até completo reembolso dessas receitas, as construções e apetrechamentos que no Porto da Beira tiver feito ou adquirido, e o rendimento proveniente da sua utilização».

§ 1.º e 2.º do artigo 7.º eliminados.

Art. 8.º Cortar as palavras: «ou eventualmente pelo empreiteiro».

Art. 9.º Cortar as palaras «ou eventualmente pelo empreiteiro».

Art. 10.º Idem, idem.

Art. 11.º Eliminar o artigo 11.º

Art. 12.º Eliminar o artigo 12.º que é substituido por um § do artigo 17.º

Art. 13.º Sem alteração, a não ser passar para artigo 11.º

Art. 14.º Cortar as palavras «ou eventualmente o empreiteiro» nos tres locais do artigo em que elas aparecem.

O artigo 14.º passa para artigo 12.º

Art. 15.º Cortar as palavras «ou eventualmente o empreiteiro».

O artigo 15.º passa para artigo 13.º

O artigo 16.º passa para artigo 14.º

Art. 17.º Cortar as palavras «ou eventualmente o empreiteiro» nos diversos pontos em que essas palavras aparecem.

Modificar a expressão «A Companhia do Porto da Beira terá o direito de explorar e administrar o porto, e com o produto das receitas do porto» para «a Companhia do Porto da Beira terá o direito de explorar e administrar o porto comercial e com os produtos das respectivas receitas. . .»

Acrescentar no final do artigo: «Submetendo-os à aprovação do Governo, se disso necessitarem».

O artigo 17.º passa para artigo 15.º

O artigo 12.º do contrato passa a ser o § 1.º do artigo 15.º com as seguintes modificações:

O segundo periodo do artigo 12.º onde se diz: «esses projectos serão aprovados ou reprovados. . .» deve dizer-se: «esses projectos, quando não carecerem de aprovação do Governo serão aprovados ou reprovados. . .»

Art. 18.º Cortar as palavras: «eventualmente o empreiteiro».

O artigo 18.º passa para artigo 16.º

Art. 19.º deve passar para § 2.º do artigo 15.º

Art. 20.º Cortar as palavras: «ou eventualmente o empreiteiro».

O artigo 20.º passa a ser artigo 17.º

Art. 21.º passa a ser artigo 18.º

Art. 22.º passa a ser artigo 19.º

Art. 23.º passa a ser artigo 20.º

Art. 21.º Se em qualquer das épocas a que se refere o artigo 9.º da Carta Orgânica da Companhia de Moçambique, aprovada por Decreto de 17 de Maio de 1897 o Governo retirar à Companhia de Moçambique o previlegio de construção e exploração do Porto da Beira, ao Governo ficam reservadas as faculdades, ou de se substituir à Companhia de Moçambique, para ele passando todos os direitos que à Companhia de Moçambique confere o presente contrato, ou, se o preferir, o de adquirir as construções feitas e material do porto, nos termos do artigo 9.º da citada Carta Orgânica, cessando desde essa aquisição todas as garantias que, nos termos do artigo 7.º do contrato incidirem sobre essas construções, apetrechamento do porto e respectivos rendimentos (*).

Art. 22.º É o artigo 24.º do contrato, substituindo-se as palavras «Companhia de Moçambique, por Estado».

Art. 23.º É o artigo 25.º do contrato com o seguinte acrescentamento:

§ único. O Governo portugues não assume, salvo o disposto na parte final do artigo 21.º nenhuma responsabilidade derivada das clausulas deste contrato, nem renuncia a nenhum dos direitos e faculdades que ao Estado são reservados pela Carta Orgânica da Companhia, aprovada por Decreto de 27 de Maio de 1897 (**).

Art 24.º É o artigo 26.º do contrato, cortando-se as palavras «ou eventualmente o empreiteiro».

Art. 25.º «Os direitos, deveres e garantias que por este contrato são distribuidos à Companhia do Porto da Beira,

---

(*) Não foi aceite esta alteração proposta ao artigo 21.º

(**) Não foi aceite este acrescentamento proposto.

poderá ela, no todo ou em parte, trespassa-los, de acordo com a Companhia de Moçambique a um ou mais empreiteiros, quer para a construção do porto comercial, quer para a sua exploração (*).

Com as alterações propostas, o Conselho Colonial teve em vista manter o contrato dentro dos termos precisos da Carta Orgânica da Companhia, mas evitando, quanto possivel tornar inviavel a solução do problema do porto comercial da Beira, cuja urgencia o Conselho Colonial é o primeiro a reconhecer (**).

O Governo da Republica porém resolverá como melhor julgar.

Lisboa, Sala das Sessões do Conselho Colonial, em 13 de Agosto de 1923.

(*) É esta a gazua de que a Companhia de Moçambique se serviu para entregar o porto da Beira ao estrangeiro, ludibriando o Governo e atraiçoando a Patria.

(**) Não felicitamos o Conselho Colonial pelo seu parecer que, mais se nos afigura uma defesa do contrato apresentada pelo sr. dr. Soares ou pelo judeu Oury, que o parecer duma repartição do Estado Portugues tendo por função informar fundamentadamente o Governo sobre a conveniencia ou inconveniencia, vantagem ou desvantagem para os interesses da Provincia de Moçambique e para os da Nação, na aprovação dos contratos, tal como a Companhia de Moçambique os fabricou. As emendas e alterações propostas não são nada. O artigo 24.º ficou, e não era preciso mais para condenar, como prejudicial aos interesses do paiz, a acção do Conselho Colonial neste *negocio* do Porto da Beira. Mas ficaram tambem de pé os artigos 6.º, 7.º, 15 º e 18.º, para indicar apenas os mais importantes.

CONTRATO

ENTRE A

COMPANHIA DE MOÇAMBIQUE

E A

PORT OF BEIRA DEVELOPMENT, LIMITED

Lisboa, 14 de Março de 1925

(Papel selado da taxa de um escudo e cincoenta centavos).

Entre a Companhia de Moçambique, Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada, com o capital de Escudos 11.250:000$00, Fr. 62.500:000 ou £ 2.500:000 e Séde em Lisboa, Largo da Biblioteca Publica, 10, primeira outorgante, representada pelo Presidente do seu Conselho de Administração Dr. Ruy Ennes Ulrich e pelo seu Administrador Delegado, Dr. Augusto Luiz Vieira Soares, e a «Port of Beira Development, Limited», Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada, com o capital de £ 40:000 e Séde em Londres, 2, Thames, Queen Street Place, E. C., segunda outorgante, representada por Mr. Libert Oury, foi acordado e contratado o seguinte:

I

Por um contrato celebrado entre as outorgantes, em Lisboa, aos 18 de Maio de 1923, obrigou-se a segunda outorgante, em conformidade com a Carta da Companhia de Moçambique, datada de 17 de Janeiro de 1923, a constituir uma Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada, portuguesa, que será denominada Companhia do Porto da Beira, e terá por objecto a construção do Porto da Beira e as obras complementares necessarias, nos termos e com as obrigações e vantagens nesse contrato exaradas.

II

Tendo sido submetido á aprovação do Governo da Republica o referido contrato de 18 de Maio de 1923, indicou o Governo á primeira outorgante as condições de que fazia depender a sua aprovação.

III

Tomando em consideração as condições formuladas pelo Governo da Republica, resolveram as duas partes reduzir a contrato as novas clausulas em que acordaram e que impor-

tam modificação, aditamento ou supressão dalgumas das disposições do contrato de 18 de Maio de 1923.

IV

Esse contrato adicional, feito e assinado em Lisboa, aos 6 de Junho de 1924, coexiste com o de 18 de Maio de 1923; ambos, como se fossem um só contrato definem os direitos e os deveres reciprocos das duas partes outorgantes e as clausulas desse mesmo contrato adicional consideram-se em vigor desde a data referida de 18 de Maio de 1923.

V

As duas partes contratantes reconhecem todavia a conveniencia de reunir num só instrumento de contrato, seguidamente e numa disposição metodica, as clausulas dos dois contratos coexistentes, que estão em vigor e só essas; tendo em atenção que o contrato de 18 de Maio de 1923 foi aprovado pelo Governo Portugues em 12 de Fevereiro de 1924, com as modificações constantes do contrato adicional de 6 de Junho do mesmo ano.

Em virtude do que precede, as duas partes contratantes acordam no seguinte, que substituirá, para todos os efeitos, o contrato de 18 de Maio de 1923 e o contrato adicional de 6 de Junho de 1924, logo que seja confirmada a aprovação do Governo portugues:

Artigo 1.º A segunda outorgante obriga-se, em conformidade com a Carta da Companhia de Moçambique, datada de 17 de Janeiro de 1923, a constituir uma Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada, portuguesa, que será denominada «Companhia do Porto da Beira» e terá por objecto a construção dum porto comercial no porto da Beira e as obras complementares necessarias nos termos e com as condições dos artigos seguintes. A Séde da Companhia do Porto da Beira, será em Lisboa.

§ único. Serão sempre portugueses o Presidente e a maioria dos vogais do Conselho de Administração da Companhia do Porto da Beira e o seu Administrador Delegado, se o houver.

Art. 2.º O capital da Companhia do Porto da Beira será de 2.700:000$00 ouro (£ 600:000), dividido em 600:000 acções de 4$50 ouro (£ 1) cada uma, das quais 120:000 acções inteiramente liberadas, pertencerão á Companhia de Moçambique. Este capital só poderá ser aumentado mediante acordo com a Companhia de Moçambique, e autorisação do

Governo. A Companhia de Moçambique é obrigada a conservar em carteira 120:000 acções, emquanto não resgatar a concessão do porto comercial.

Art. 3.º A Companhia de Moçambique terá o direito de nomear um terço dos membros do Conselho de Administração da Companhia do Porto da Beira. Os Administradores assim nomeados ficarão dispensados de caução e para a sua nomeação ou substituição bastará uma simples carta da Companhia de Moçambique.

Art. 4.º A Companhia do Porto da Beira submeterá á aprovação da Companhia de Moçambique em Lisboa, no prazo de dois anos, a contar de 12 de Fevereiro de 1924 os projectos e orçamentos detalhados das obras que pretende executar, tais como: cais acostaveis para navios de grande tonelagem, instalações electricas, abastecimentos de agua potavel, dragagens da barra e do porto, etc. Submeterá tambem á aprovação da Companhia de Moçambique, no mesmo prazo de dois anos e a contar da mesma data, as condições de aquisição do material que julgar necessario tal como: guindastes, elevadores de cereais e carvão, etc. A Companhia do Porto da Beira compromete-se a principiar as obras no prazo de desoito (18) meses a contar da aprovação dos projectos e orçamentos pela Companhia de Moçambique, e concluir a diversas obras nos prazos para isso acordados com a Companhia de Moçambique.

§ único. A Companhia de Moçambique deverá aprovar ou recusar a sua aprovação no prazo de tres (3) meses, a contar da data da apresentação em Lisboa, considerando-se aprovado para todos os efeitos todas as propostas e orçamentos a respeito dos quais não tenha havido resposta da Companhia de Moçambique no prazo acima mencionado.

Art. 5.º A importancia a dispender com as obras em questão não excederá 9:000 contos, ouro (£ 2.000:000), salvo acordo entre a Companhia de Moçambique e a Companhia do Porto da Beira.

Art. 6.º A Companhia de Moçambique deverá reembolsar a Companhia do Porto da Beira do valor dos trabalhos executados e por aquela autorisados, 10 anos após a sua conclusão, incluindo-se nesse valor a importancia total do capital-acções emitido e as obrigações emitidas e ainda não amortisadas, bem como todas as mais quantias dispendidas para execução de trabalhos adicionais para os quais haja acções ou obrigações emitidas. Se, porém se provar que as receitas do porto indicadas no artigo 13.º, livres de qualquer despeza de exploração e de administração, são suficientes para fazer face aos juros e á amortisação normal de todos os encargos

acima enumerados, a Companhia de Moçambique poderá adiar, se assim o desejar, o pagamento devido, ainda mesmo além do prazo acima mencionado de dez anos.

Art. 7.º Para fazer face a todas as despezas a efectuar e emquanto elas não estiverem reembolsadas pela Companhia de Moçambique, a Companhia do Porto da Beira fica autorisada, se o julgar necessario, a emitir obrigações para garantir a totalidade das despezas e uma quantia não excedente a 450 contos (£ 100:000) como capital circulante. Para o serviço dessas obrigações, a Companhia do Porto da Beira poderá dar como garantia as importancias a receber da Companhia de Moçambique, nos termos do artigo 6.º do presente contrato, bem como, até completo reembolso dessas receitas as construções e apetrechamentos que no porto da Beira tiver feito ou adquirido, e o rendimento proveniente da sua utilisação.

Art. 8.º O Director Geral da Exploração do Porto e o Engenheiro Director das Obras do Porto, serão escolhidos pela Companhia do Porto da Beira, com a anuencia previa da Companhia de Moçambique.

Art. 9.º A Companhia do Porto da Beira poderá instalar oficinas de reparações, mas quando desejar que essas oficinas ou instalações para fornecimento electrico ou abastecimento de aguas sirvam a terceiros, deverá fazer com a Companhia de Moçambique acordos especiais para esse efeito.

Art. 10.º A Companhia do Porto será isenta do pagamento de quaisquer licenças, bem como dos direitos de importação para os materiais necessarios para a execução dos trabalhos e exploração do porto.

§ único. A isenção, a que este artigo se refere, subsiste sómente emquanto a exploração do porto da Beira constituir previlegio da Companhia de Moçambique.

Art. 11.º O recinto compreendendo os cais, telheiros e armazens, ficará devidamente encerrado e será considerado como um recinto alfandegado, e todas as facilidades serão dadas aos empregados da Alfandega da Companhia de Moçambique para que nele possam exercer as suas funções.

Art. 12.º A Companhia de Moçambique, durante a vigencia do presente contrato não consentirá a execução de trabalho algum por terceiros no porto da Beira, salvo mediante acordo especial a fazer entre a Companhia de Moçambique e a Companhia do Porto da Beira. Outrosim a Companhia de Moçambique não autorisará o embarque ou desembarque de mercadorias em qualquer local compreendido nos limites do porto, fóra das instalações legalmente existentes nesta

data, senão nos cais ou pontos estabelecidos pela Companhia do Porto da Beira a não ser por acordo especial a fazer entre a Companhia de Moçambique e a Companhia do Porto da Beira.

§ único. A Companhia do Porto da Beira deligenciará, durante o periodo da execução das obras, dar todas as facilidades para o trafego de mercadorias e passageiros, procurando não o embaraçar de qualquer forma, por motivo dos seus trabalhos.

Art. 13.º As taxas de acostagem, amarragens de navios, mudança de amarração, carregamentos, descarregamentos, movimentos de vagões e em geral tudo o que se refira ao funcionamento e á exploração do porto, serão as mesmas que vigoram actualmente no porto de Lourenço Marques. A Companhia do Porto da Beira poderá emitir *warrants*.

Art. 14.º Por porto da Beira entende-se a parte dos estuarios compreendida no interior da circunferencia descrita com o centro no actual farol do Macuti, e o raio igual ao alcance luminoso do mesmo farol, e bem assim os cais e os terrenos marginais livres que em qualquer tempo forem necessarios para a exploração comercial e para as instalações e serviços do porto.

Art. 15.º Emquanto o reembolso previsto no artigo 6.º não tiver sido efectuado, a Companhia do Porto da Beira terá o direito de explorar e administrar o porto comercial e com o produto das respectivas receitas, antes de pagar qualquer dividendo ao capital-acções, manterá as obras do porto em bom estado, pagará as despezas de exploração e de administração do porto assim como as da Companhia do Porto da Beira e o serviço das obrigações, amortisações e juros incluidos. No caso em que a Companhia do Porto da Beira provar á satisfação da Companhia de Moçambique que as receitas do porto não são suficientes, a Companhia do Porto da Beira poderá solicitar da Companhia de Moçambique que as tarifas das taxas e direitos do porto sejam aumentadas de modo a cobrir o deficit e a Companhia de Moçambique fará o necessario para que esses aumentos se tornem efectívos, submetendo-os á aprovação do Governo, se disso necessitar.

§ 1.º A Companhia do Porto da Beira submeterá á aprovação da Companhia de Moçambique, em Lisboa, os projectos de regulamentos que julgar necessarios para a exploração do porto, tendo especialmente em vista harmonisa-los com os das Alfandegas e da Capitania dos Portos. Esses projectos, quando não carecerem da aprovação do Governo, serão aprovados ou reprovados num prazo de quatro mezes,

ficando aprovados para todos os efeitos se a Companhia de Moçambique não der resposta no referido prazo.

§ 2.º A Companhia do Porto da Beira ficará autorisada a reduzir como entender as tarifas ou taxas que tenham sido aprovadas, não podendo, porém, estabelecer tarifas ou taxas diferenciais.

Art. 16.º Durante a vigencia do presente contrato, a Companhia do Porto da Beira segurará pelo seu valor real todos os trabalhos do porto, edificios e instalações, mas não será doutro modo responsavel pelas indemnisações por qualquer prejuizo causado ao porto, ás obras ou aos apetrechos a não ser que esses prejuizos sejam devidos á sua culpa ou negligencia.

Art. 17.º Todos os desacordos que suscitarem entre a Companhia de Moçambique e a Companhia do Porto da Beira relativamente ao presente contrato, serão submetidos a um tribunal arbitral formado por dois arbitros nomeados pela Companhia de Moçambique, dois nomeados pela Companhia do Porto da Beira e um quinto nomeado por acordo entre estes, e, na falta deste acordo pelo Supremo Tribunal de Justiça de Lisboa. O Tribunal arbitral julgará *ex aequo et bono*, e das suas decisões nao haverá recurso.

§ único. Proceder-se-ha do mesmo modo quando fôr necessario nomear arbitros para qualquer desacordo de ordem tecnica ou avaliação, mas neste caso o quinto arbitro será nomeado pelo Juiz de Direito da Comarca da Beira.

Art 18.º Se a Companhia do Porto da Beira não cumprir qualquer dos compromissos do presente contrato e nos prazos indicados, o presente contrato será considerado nulo, sem que á mesma Companhia assista direito de reclamar perdas e danos á Companhia de Moçambique.

Art. 19.º A Companhia do Porto da Beira logo que tiver começado em Africa quaisquer trabalhos, obriga-se a ter no Territorio da Companhia de Moçambique um representante oficial. A nomeação desse representante e a sua substituição ou substituições deverão ser oficialmente comunicadas á Séde da Companhia de Moçambique, em Lisboa.

Art. 20.º A Companhia do Porto da Beira deverá submeter-se ás obrigações impostas á Companhia de Moçambique pelo Decreto de 17 de Maio de 1897.

Art. 21.º Em qualquer caso, e qualquer que seja o estado das obras do porto, ao fim de 99 anos, a contar de 18 de Maio de 1923 todas as obras, instalações e materiais ficarão pertencendo ao Estado, sem que haja logar a qualquer especie de indemnisação ou pagamento á Companhia do Porto da Beira, ou a quem quer que seja.

Art. 22.º No caso de surgirem dificuldades de qualquer especie ou de haver delongas e prejuizos causados por conflitos internacionais ou guerras gentilicas, a Companhia do Porto da Beira não terá direito a reclamar do Governo portugues ou da Companhia de Moçambique indemnisação de qualquer especie pelos prejuizos sofridos ou lucros cessantes.

Art. 23.º A Companhia do Porto da Beira dará preferencia aos trabalhadores e operarios portugueses, e só no caso de lhe ser impossivel obtê-los poderá recorrer a trabalhadores e operarios estrangeiros.

Art. 24.º Os direitos, deveres e garantias que por este contrato são distribuidos á Companhia do Porto da Beira, poderá ela, no todo ou em parte, trespassa-los, de acordo com a Companhia de Moçambique, a um ou mais empreiteiros, quer para a construção do porto comercial, quer para a sua exploração.

Este contrato é feito e assinado em Lisboa, aos 14 de Março de 1925 e dele se fizeram tres exemplares, assinados e rubricados pelas outorgantes e por duas testemunhas, ficando dois exemplares em poder da primeira outorgante e um exemplar em poder da segunda.

Resalva-se a rasura de folhas dois verso que diz: «12 de Fevereiro de 1924».

Pela Companhia de Moçambique — O Presidente do Conselho de Administração, (ass.) R. Ulrich.

O Administrador Delegado, (ass.) Augusto Luiz Vieira Soares.

Pela Port of Beira Development Limited, (ass.) Libert Oury.

As assinaturas supra inutilisam uma estampilha do imposto do sêlo da taxa de 3$00.

Testemunhas, (ass.) Emilio Julio Plantier — Pedro Guilherme Rodrigues da Costa.

CONTRATO

DE

21 de Julho de 1926

ENTRE

A Companhia de Moçambique,
A Companhia do Porto da Beira
e Beira Works Limited

Contrato de 21 de Julho de 1926

ENTRE

A Companhia de Moçambique, a Companhia do Porto da Beira e Beira Works Limited

(Logar do sêlo em relevo da taxa de dez shillings — 27-7-26).

Entre a Companhia de Moçambique (designada neste documento por C. M.), Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada, com o capital de 62.500:000 francos ou 11.250:000$00 escudos ouro ou sejam £ 2.500:000 e Séde em Lisboa, Largo da Biblioteca Publica, 10, primeira outorgante, representada pelo Presidente do Conselho de Administração Dr. Ruy Ennes Ulrich e pelo Administrador Delegado, Dr. Augusto Soares;

A Companhia do Porto da Beira (dora avante designada por C. P. B.), Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada, com o capital de £ 600:000 ou sejam 2.700:000$00 ouro e Séde em Lisboa, Rua de S. Julião, 168, segunda outorgante representada pelos seus Administradores Dr. Amandio Batista de Sousa e A. Freire de Andrade; e

A Beira Works Limited (designada de futuro por B. W.), Socidade Anonima de Responsabilidade Limitada, abrangida por «The English Companies Act 1908 e 1917», com o capital de £ 600:000 dividido em acções de £ 1 cada e Séde nesta cidade de Londres, Bishopsgate 32, terceira outorgante, representada por dois dos seus Administradores, Douglas Orme Malcom e Libert Oury:

Foi acordado e contratado o seguinte:

Por um contrato celebrado aos 14 de Março de 1925 entre a C. M. duma parte e a «Port of Beira Development Limited» (designada neste documento por P. B. D.), Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada, com o capital de £ 40:000 e Séde em Londres, 2, Thames House, Queen Street Place, E. C., doutra parte — contrato que foi devidamente aprovado pelo Governo da Republica Portuguesa —, a P. B. D.

comprometeu-se a constituir uma Sociedade Anonima Portuguesa de Responsabilidade Limitada com a firma social de «Companhia do Porto da Beira» para a construção dum porto comercial no porto da Beira, construir e adquirir as obras complementares e o apetrechamento necessarios nos termos e condições estipulados no referido contrato. Esse contrato prevê a hipotese dos direitos, deveres e garantias nele atribuidas á C. P. B. poderem ser transferidas, de acordo com a C. M., no todo ou em parte a uma ou mais emprezas, quer para a construção do dito porto quer para a sua exploração.

Por um contrato celebrado aos 20 de Julho de 1926 entre a C. P. B. primeira outorgante, P. B. D. segunda outorgante, e B. W. terceira outorgante, a C. P. B., em face daquela previsão, concordou em transferir á B. W., que o aceitou, os seus direitos, obrigações e garantias. O presente contrato destina-se a definir mais pormenorizadamente as relações eutre as partes outorgantes. A C. M. concordou com a tranferencia á B. W. dos referidos direitos, obrigações e garantias nos termos e condições estipulados no presente contrato.

Em virtude do que precede foi acordado e contratado:

Artigo 1.º Os direitos obrigações e garantias, cometidos á C. P. B. pelo contrato acima referido, de 14 de Março de 1925, são transferidos á B. W. A B. W. compromete-se a tomar a seu cargo e completar, por conta da C. P. B., as obras necessarias para a construção dum porto comercial no porto da Beira e a construir e adquirir as obras complementares e apetrechamentos que venham a ser necessarios, nos termos e condições designados nos artigos seguintes.

§ único. Por porto da Beira entende-se a parte dos estuarios comprendida no interior da circunferencia descrita com o centro no actual farol do Macuti, bem como os cais e terrenos livres marginais que em qualquer tempo venham a ser necessarios para a exploração comercial e para a instalação dos serviços do porto.

Art. 2.º As obras mencionadas no artigo anterior são as mesmas a que se refere o aludido contrato de 14 de Março de 1925 e serão divididas em 4 séries, em ordem da sua urgencia. Assim:

a) A primeira série estende-se cerca de 540 metros (quasi mil e oitocentos pés) para o serviço geral, inclue a aquisição de obras complementares e seu apetrechamento, no que ficam compreendidas as instalações, cais, docas e equipamento existentes bem como a dragagem da barra e do porto;

b) A segunda série estende-se por quasi tresentos e sessenta metros, ou sejam 1:200 pés aproximadamente;

c) A terceira série mede quasi 360 metros, cerca de 1:200 pés;

d) A quarta série estende-se por quasi 720 metros, cerca de 2:400 pés.

Art. 3.º O presente contrato regula desde esta data tudo o que diga respeito á construção e pagamento das obras e obras complementares da primeira série (*a*), devendo entrar em novos acordos que regularão a construção e pagamento das obras da segunda (*b*), terceira (*c*), e quarta (*d*) séries. Fica porém entendido que para a realisação de todos os trabalhos mencionados no artigo anterior a C. P. B. não escolherá qualquer outro construtor que não seja a B. W. e que esta não deixará de executar as referidas obras desde o momento que o desenvolvimento do porto ateste a necessidade de tais obras e esteja garantido o pagamento da sua construção.

Art. 4.º Nestes termos, a B. W. submeterá á C. P. B. para a aprovação da C. M. no primeiro dia de Fevereiro de 1926, os projectos e os orçamentos detalhados das obras da primeira série, conforme ficou acima indicado, e as condições para a aquisição de obras complementares incluindo as instalações, cais, docas e apetrechamento existentes e o projecto do que julgar necessario, tais como, guindastes, elevadores para cereais e carvão, etc. A C. M. deverá aprovar ou recusar a sua aprovação dentro do prazo de 3 meses a contar da data da apresentação em Lisboa dos referidos documentos e todos os projectos e orçamentos detalhados, a respeito dos quais se não tenha recebido resposta da C. M. dentro do periodo estipulado, serão considerados como tendo sido aprovados para todos os efeitos. Em se obtendo ou considerando-se obtida a aprovação dos referidos projectos e orçamentos detalhados, a B. W. obriga-se a iniciar as obras da primeira série dentro do prazo maximo de 18 meses e a completa-las dentro dum limite maximo de 4 anos, começando-se a contagem dos prazos da data da aprovação dos projectos ou do termo do periodo de 3 meses no caso de não se ter recebido resposta da C. M.

§ 1.º A não observancia de qualquer dos prazos fixados neste artigo, salvo caso de força maior como tal reconhecido pela C. P. B. obrigará a B. W. ao pagamento de uma multa de £ 100 por cada mês de demora além dos prazos acima estabelecidos.

§ 2.º A multa fixada no paragrafo primeiro não terá porém cabimento sempre que prazo fixado para a conclusão

das obras da primeira série tenha sido prorogado de acordo entre as partes e no caso de tais prorogações.

Art. 5.º A importancia do custo das obras da primeira série bem como a aquisição de obras complementares incluindo as instalações cais e apetrechamento existentes, que se torne necessario executar e adquirir de pronto, deverá ser fixada logo que os projectos e orçamentos da referida primeira série aludida no artigo precedente tenham sido aprovados, o seu custo porém não deverá execeder £ 2.000:000.

Art. 6.º A B. W. poderá instalar oficinas de reparações, mas quando desejar que essas oficinas ou as instalações para o fornecimento de energia electrica ou de agua sirvam a terceiros deverá fazer acordos especiais com a C. P. B. para esse efeito.

Art. 7.º O recinto, compreendendo os cais, telheiros e armazens ficará convenientemente vedado e será considerado como um recinto alfandegado, sendo dadas todas as facilidades aos empregados da Alfandega da C. M. para que nele possam exercer as suas funções.

Art. 8.º A B. W. poderá emitir *warrants* e cobrar no porto da Beira as taxas segundo a tarifa de impostos estabelecida pelo Decreto n.º 10:853, de 17 de Junho de 1925 sem prejuizo das taxas e impostos que continuarão á ser cobrados em relação á exploração e funcionamento dos cais e outras obras existentes (incluindo as obras do caminho de ferro) ou qualquer proseguimento dos mesmos cais e obras.

Art. 9.º Durante o periodo de tempo em que tenha o direito ou obrigação de construir, explorar ou administrar o porto comercial, a B. W. segurará pelo seu valor real todas as obras do porto edificios e instalações. Não será porém responsavel pelas indemnisações por qualquer prejuizo causado ao porto, ás obras e apetrechamentos a não ser que esse prejuizo se deva á culpa ou negligencia da B. W.

Art. 10.º Logo que tenha iniciado qualquer trabalho em Africa, a B. W. obriga-se a ter um seu representante oficial no territorio da C. M. A nomeação, dispensa, ou substituição ou substituições desse representante deverão ser oficialmente comunicadas á Séde da C. P. B. em Lisboa.

Art. 11.º A B. W. dará preferencia a trabalhadores e operarios portugueses e só no caso de lhe ser impossivel obtê-los poderá recorrer a operarios e trabalhadores estrangeiros para trabalhar no territorio da C. M.

Art. 12.º Para o pagamento das obras, obras complementares e apetrechamentos incluindo as instalações, cais, e apetrechamento existente a construir e a adquirir, bem como para a realisação dum capital circulante de 450 contos

(£ 100:000), a B. W. emitirá, se assim o desejar obrigações a juro não superior a 8 % por ano e redimiveis dentro dum periodo não excedente a 30 anos, que serão garantidas pelas obras, obras complementares e apetrechamento do porto que a B. W. tenha construido ou adquirido bem como pelas receitas do dito porto e ainda pelas importancias devidas ou cobraveis da C. M. em pagamento dessas obras, obras complementares e apetrechamento. A C. P. B. e a B. W. farão todo o necessario para, de acordo com a legislação portuguêsa efectuarem a transferencia do activo acima referido de fórma a poder garantir as obrigações. Essas obrigações terão tambem a garantia da C. P. B. que considera-as-ha como sendo suas para todos os efeitos e especialmente para os efeitos da cobrança pela B. W. das importancias a pagar pela C. M. nos termos do artigo 6.º do aludido contrato de 14 de Março de 1925. Com o fim de tornar efectiva a garantia de que se trata, a C. P. B. associar-se-ha, se isso lhe fôr pedido, na emissão das obrigações. As obrigações autorisadas nos termos do presente artigo poderão chamar-se *debentures*, de *debenture stock*, *debenture mortegage notes*, *debenture income bonds* ou ter outra qualquer designação similar.

Art. 13.º Se ao fim de dez anos apoz a conclusão das obras do porto, pelo que se entende a conclusão total das quatro séries de obras mencionadas no artigo segundo, a B. W. continuar ainda sendo credora da C. P. B. quer em respeito a pagamentos devidos pela C. M. quer de qualquer outra maneira, a C. M. pagará á B. W. o valor das obras (incluindo as adicionais) e apetrechamento executados, autorisados e adquiridos pela B. W. Esse valor deverá incluir a importancia total das obrigações em circulação e ainda não amortisadas, importancia que corresponderá ao total das obrigações emitidas menos a parte reembolsada por cobrança da receita do porto comercial efectuada até aquela data e aplicada até ao fim nos termos do artigo 14.º do presente contrato. A C. M. deverá tambem pagar o total da importancia devida pelos trabalhos executados e ainda não liquidados quer por pagamento das obrigações quer por qualquer outra forma de pagamento.

§ 1.º Se porém, ao fim do periodo indicado, se provar que as receitas do porto indicadas no artigo 14.º do presente contrato, livres de todas as despezas de exploração e administração são suficientes para o pagamento dos juros e amortisação normal dos encargos relativos ás obrigações emitidas e ainda não amortisadas, bem como de todas as outras importancias gastas para a realisação de obras, para

as quais não tenha havido emissão de acções ou obrigações a C. M. e a C. P. B. poderão adiar o pagamento, se assim o desejarem, para além do prazo de 10 anos acima mencionado.

§ 2.º O disposto no artigo 6.º do referido contrato de 14 de Março de 1925 só entrará em vigor sujeito ás disposições do presente artigo e embora mesmo que a importancia de £ 2.000:000 tenha sido gasta.

Art. 14.º Emquanto não estiver efectuada a liquidação prevista no numero anterior, a B. W. terá o direito de administrar e explorar o porto comercial e com o produto da respectiva receita deverá, antes de pagar qualquer dividendo ao capital-acções, conservar as obras do porto em bom estado, pagar as despezas de exploração e administração do porto bem como as da sua Companhia e as da C. P. B. e os serviços das obrigações incluindo os juros e amortisações. No caso da B. W. provar fundamente á C. M. que as receitas do porto não são suficientes, a C. P. B. obriga-se a associar-se em um pedido á C. M. para a elevação das tarifas de taxas e direitos do porto de forma a cobrir o deficit existente e a C. M. fará o necessario para se efectuar essa elevação, pedindo a sanção do Governo, caso ela se torne necessaria.

§ 1.º Na administração e exploração do porto comercial a B. W. usará sempre o nome da C. P. B., juntamente com o seu e submeterá á aprovação da C. P. B. os projectos de regulamento que julgue necessarios para esse efeito, tendo especialmente em vista harmonisa-los com os regulamentos das Alfandegas e Capitania dos Portos da C. M.

§ 2.º A B. W. fica autorisada a reduzir, do modo que julgue conveniente, as tarifas de taxas e impostos fixados de harmonia com o presente contrato, não podendo porém, estabelecer tarifas ou direitos diferenciais.

Art. 15.º Em qualquer caso e qualquer que seja o estado dos trabalhos do porto no ano de 2022, todas as obras, instalações e materiais passarão a pertencer á C. M. ou ao Estado, sem que por isso seja devida qualquer especie de indemnisação ou pagamento á B. W.

Art. 16.º Durante a vigencia do presente contrato, a C. P. B. não consentirá execução por terceiros de qualquer trabalho no porto da Beira, salvo acordo especial feito com a C. M. e a B. W. A C. P. B. não permitirá o embarque ou desembarque de mercadorias em qualquer local dentro dos limites do porto, fóra das instalações legalmente existentes em 1923, excepto nos cais ou docas construidos pela B. W., salvo em face de acordo especial com a C. M. e a B. W.

§ único. A B. W. envidará todos os seus esforços, durante o periodo da construção das obras, com o fim de dar todas as facilidades para a circulação de passageiros e mercadorias, esforçando-se para não a embaraçar de qualquer fórma por causa dos seus trabalhos.

Art. 17.º Embora (?) a exploração do porto da Beira constitua previlegio da C. M., a B. W. ficará isenta do pagamento de todas as licenças bem como dos direitos de importação de todos os materiais necessarios para a execução das obras e exploração do porto.

Art. 18.º Com o fim de melhor salvaguardar o controle que lhe pertence no cumprimento do presente contrato, a C. P. B. tem o direito de receber, gratis, cincoenta por cento das acções inteiramente liberadas que constituirem o capital da B. W., tendo tambem a correspondente representação nas Assembleias Gerais da Companhia e na sua administração.

Art. 19.º O Director Geral da Exploração do Porto da Beira bem como o Engenheiro Director das Obras do Porto não serão nomeados pela B. W sem prévia anuencia da C. P. B.

Art. 20.º Em tudo o que lhe possa interessar, a B. W. deverá submeter-se ás obrigações impostas á C. M. pelo Decreto de 17 de Maio de 1897.

Art. 21.º No caso de surgirem dificuldades de qualquer especie ou de haver demoras ou danos causados por conflitos internacionais ou por rebeliões indigenas, a B. W. não terá o direito de reclamar do Governo Português, da C. M. ou da C. P. B. indemnisação de especie alguma quer pelas perdas sofridas quer pela cessação de lucros.

Art. 22.º Todas as discordancias que possam suscitar-se entre a B. W. e a C. P. B. com respeito ao presente contrato, serão submetidas á resolução dum tribunal arbitral formado por dois membros nomeados pela C. P. B., dois nomeados pela B. W., e o quinto por acordo entre as duas partes e, na falta desse acordo, pelo Supremo Tribunal de Justiça de Lisboa. O tribunal arbitral julgará *ex aequo et bono* e das suas decisões não haverá recurso.

§ único. Se o assunto da discordancia fôr de caracter tecnico ou de avaliação, seguir-se-ha o mesmo processo, mas neste caso o quinto arbitro será nomeado pelo juiz de direito da comarca da Beira.

Art. 23.º No caso de a B. W. não cumprir qualquer dos compromissos do presente contrato dentro do periodo fixado, este contrato será considerado nulo sem que a referida Companhia assista o direito de reclamar perdas ou da-

nos á C. P. B. No caso da anulação do contrato nos termos deste artigo ou do artigo 18.º do aludido contrato de 14 de Março de 1925 a C. M. pagará á C. P. B. e esta á B. W. o valor das obras autorisadas e executadas, incluindo nesse valor a importancia das obrigações emitidas e ainda não resgatadas cujo produto tenha sido totalmente aplicado da maneira indicada no artigo 7.º do referido contrato de 14 de Março de 1925, ficando igualmente incluidas nesse valor todas as demais quantias gastas na execução de obras adicionais em relação ás quais se não tenham emitido obrigações.

O presente artigo ou o artigo 18.º do outro contrato em nada alterarão as obrigações a que se refere o artigo 7.º do aludido contrato, nem as garantias autorisadas pelo referido artigo.

Art. 24.º A C. M. reconhece que a transfereucia de direitos e garantias efectuados pelo presente contrato da C. P. B. á B. W., é feita nos precisos termos do aludido contrato de 14 de Março de 1925, acordado entre ela e a P. B. D., em vista do que ela dá o seu pleno assentimento e assina o presente contrato.

Em testemuho do que, lavrou o presente contrato aos 21 dias do mês de Julho de 1925.

O Presidente do Conselho de Administração, (ass.) Ruy Ennes Ulrich.

O Administrador Delegado da Companhia de Moçambique, (ass.) Augusto Soares.

(Logar do sêlo em branco da Companhia de Moçambique).

Pela Companhia do Porto da Beira — Os Administradores, (ass.) Amandio Antonio Batista de Sousa — A. Freire de Andrade

(Logar do sêlo em branco da Companhia do Porto da Beira).

Foi aqui afixado o sêlo da Beira Works Limited na presença de: (ass.) D. Orme Malcom — Administrador — (ass.) Libert Oury — Administrador.

(Logar do sêlo em branco da Beira Works Limited).

CONTRATO

DE

28 de Julho de 1926

ENTRE

A Companhia de Moçambique e outros

(Para o Movimento do Tráfego no Porto da Beira)

(Logar do sêlo em relêvo da taxa de dez shillings — 29-7-26).

Contrato celebrado aos 28 dias do mês de Julho de 1926 entre a Companhia de Moçambique, com Séde em Lisboa, Largo da Biblioteca Publica, 10, primeira outorgante; a Companhia do Porto da Beira com Séde em Lisboa, Rua de S. Julião, 168, segunda outorgante; a Beira Works Limited com Séde em Bishopsgate n.º 32 nesta cidade de Londres, terceira outorgante; a Mashonaland Railway Company Limited com Séde na Rhodesia House, 2, London Wall Buildings, nesta cidade de Londres, quarta outorgante; a Beira Railway Company Limited com Séde na Rhodesia House acima referida, quinta outorgante; e a Beira Junction Railway (Port Beira to Fontes Ville) Limited, com Séde na referida Rhodesia House, sexta outorgante; (A quarta, quinta e sexta outorgante serão designadas neste documento por «As Companhias do Caminho de Ferro»). E por elas foi acordado e contratado o seguinte:

I — Delimitação da área do porto

Para os efeitos do presente contrato, a área do porto é a área compreendida dentro do ambito marcado a traço vermelho na planta apensa ao presente contrato e esse ambito formará os limites dentro de que os serviços ao deante referidos terão respectivamente o seu começo e termo.

2. — Movimento do tráfego

As Companhias de Caminho de Ferro, conjuntamente, por si ou por agentes seus, nomeados com aprovação da Companhia do Porto, dada por escrito e sem demoras injustificadas, executarão por conta da Companhia ao tempo possuidora do direito e obrigação de explorar e administrar o porto (designada de ora ávante por Companhia do Porto) todos os serviços relativos ao movimento do tráfego de qualquer especie, ascendente ou descendente, de importação e exportação, dentro da área do mesmo porto, a contento da referida Companhia, representada pelo seu gerente geral.

3. — Serviços cuja execução pertence ás Companhias de Caminho de Ferro

Estes serviços concluirão (sem prejuizo da generalidade do numero antecedente) a aceitação e entrega, carga e descarga de todo o tráfego a importar e a exportar, o serviço de guindastes nos cais da Companhia do Porto de ou para as barcaças e navios, bem como todos os serviços em relação ao transito de mercadorias pela área do porto e em especial:

Os serviços de guindastes nos cais;

O fornecimento de mão de obra e superintendencia na carga e descarga de ou para as barcaças ou navios acostados aos cais;

Separação e arrumação de mercadorias em armazens de deposito, de transito ou outro;

Carga e descarga dos vagões do Caminho de Ferro ou de zorras de via reduzida e colocação ou remoção dos cais descobertos de quaisquer mercadorias destinadas quer a importação quer a exportação;

Manobras de todos os vagões para o serviço dos cais do porto, dos cais descobertos do caminho de ferro e dos armazens;

Fornecimento do pessoal necessario para a gerencia e execução destes serviços.

A Companhia do Porto será responsavel pela conservação e reparação de todas as instalações marginais da Companhia do Porto e em especial dos armazens, linhas, sinais, bascolas, guindastes, elevadores (houists), «counveyers» (Plataformas moveis), instalações electricas e para fornecimento de agua, podendo porém as Companhias de Caminho de Ferro encarregar-se, a pedido daquela, de executar qualquer trabalho desta natureza pelo preço do custo que incluirá mão de obra, materiais e despezas de superintendencia e mais 5 %.

4. — Custo dos serviços

Esses serviços são executados por conta e expensas da Companhia do Porto e pelo seu custo verdadeiro acrescido 7,5 % para fazer face a despezas indirectas (tais como contribuição para a reforma e outras despezas de administração) que não podem ser distribuidas em detalhe pelos respectivos serviços. No caso de surgir disputa sobre a razão ou sem razão de qualquer lançamento ou lançamentos feitos pelas Companhias de Caminhos de Ferro em relação aos aludidos serviços e caso se não venha a che-

gar a um acordo entre as duas partes, será o assunto entregue para a resolução do Presidente do Instituto de Transportes (Presidente of Institu of Transporte) ou de pessoa por ele nomeada e a sua decisão será final, não podendo haver recurso nem da parte da Companhia do Porto nem das Companhias de Caminho de Ferro.

5. — Cobrança das receitas do porto e pagamento pelos serviços

As Companhias de Caminho de Ferro encarregar-se-hão por parte da Companhia do Porto, da cobrança de todas as taxas devidas pelos serviços executados, segundo a tarifa fixada pela Companhia do Porto, e prestarão as contas a esta ultima Companhia na moeda em que forem cobradas essas taxas. A liquidação entre a Companhia do Porto e as Companhias do Caminho de Ferro será efectuada por meio de conta corrente mensal apresentada dentro de 3 meses a partir do ultimo dia do mês a que as contas digam respeito.

6. — Os livros de contas ficam a cargo das Companhias de Caminho de Ferro

As Companhias de Caminho de Ferro deverão guardar livros proprios de contas, apresentando neles em detalhe as receitas e despezas cobradas e efectuadas nos termos do presente contrato. As Companhias de Caminho de Ferro darão todas as possiveis facilidades ao Gerente Geral da Companhia do Porto e bem assim a qualquer outro seu agente ou representante devidamente autorizado para o exame dos referidos livros de contas e para se tirarem extratos.

7. — Fornecimento de locomotivas e vagões pelas Companhias de Caminho de Ferro

As Compauhias de Caminho de Ferro concordam em fornecer locomotivas e vagões para a execução dos serviços designados no numero 3 do presente contrato, tendo direito a receber da Companhia do Porto e em relação á utilisação das locomotivas uma taxa a ser fixada por acordo entre a Companhia do Porto e as Companhias de Caminho de Ferro. Não se chegando a um acordo, essa taxa será fixada por dois arbitros, sendo um nomeado pela Companhia do Porto e o outro pelas Companhias de Caminho de Ferro. No caso ainda desses arbitros não poderem chegar a um acordo, essa taxa será fixada por um terceiro arbitro escolhido e nomeado por aqueles dois. As Companhias de Caminho de Ferro não cobrarão taxa alguma com respeito a utilisação de vagões dentro da área do porto

para o transporte de mercadorias importadas ou a exportar. Os vagões porém não poderão ser utilisados para a armazenagem de mercadorias, salvo acordo especial entre a Companhia do Porto e as Companhias de Caminho de Ferro.

8. — Responsabilidade por danos e reclamações

A Companhia do Porto será responsavel por todos os danos e reclamações Bona Fide que venham a surgir com respeito aos serviços executados pelas Companhias de Caminho de Ferro dentro da área do porto atraz defenida. Tratando-se porém de qualquer reclamação excedente a £ 50, dela será dado conhecimento ao Gerente Geral da Companhia do Porto antes de ser liquidada. Serão dadas ao referido gerente geral todas as possiveis facilidades para a investigação de tais reclamações.

9. — Duração do contrato.

A duração do presente contrato será pelo tempo que a Companhia do Porto existir ou pelo periodo de vinte anos a partir da data do presente contrato, se este periodo exceder da duração daquela Companhia.

10 — Acordo de trabalho em comum entre as Companhias de Caminho de Ferro

A Companhia de Moçambique reconhece a conveniencia da continuação de um acordo de trabalho em comum entre as Companhias de Caminho de Ferro e quando esse acordo estiver feito tornando efectiva essa continuação, a Companhia de Moçambique terá o direito de designar, para ser nomeado um Administrador do Conselho de Administração na Mashonaland Rhodesia Railway Company Limited, sujeita á aprovação dessa Companhia, bem assim o direito de designar para ser nomeado um Administrador no Conselho de Administração da Beira Junction Railway (Port Beira to Fontes Ville) Limited, além da representação que tem presentemente no Conselho de Administração da Beira Railway Company Limited.

11 — Desistencia do direito de expropriação

A Companhia de Moçambique abandona pelo presente contrato o seu direito á expropriação em 1926 e em 1936 das linhas do caminho de Ferro da Beira á fronteira da Rhodesia. A Companhia de Moçambique e a Companhia

do Porto da Beira envidarão, quando isso lhe seja solicitado, todos os esforços no sentido de o Governo Português não exercer o seu direito de expropriação, em 1926, das referidas linhas de Caminho de Ferro.

12. — Este acordo será dependente da venda para a Beira Works Limited

O presente contrato é condicional, só entrando em vigor apoz a conclusão de venda efectiva e transferencia para a Beira Works Limited pela Beira Junction Railway (Port Beira to Fontes Ville) Limited, dos direitos, propriedades e haveres desta ultima no porto da Beira (exceptuando a estação de passageiros do caminho de ferro, alguns armazens, linhas e outras construções e apetrechamento na Beira) pela importancia de £ 350:000.

Em testemunho do que se lavrou o presente contrato no dia e ano atraz referidos.

O Presidente do Conselho de Administração, (ass.) Ruy Ennes Ulrich.

O Administrador Delegado da Companhia de Moçambique, (ass.) Augusto Soares.

Logar do sêlo em branco com os seguintes dizeres: Companhia de Moçambique.

Pela Companhia do Porto da Beira, (ass.) Amandio Batista de Sousa — A. Freire de Andrade.

Logar do sêlo em branco com os seguintes dizeres: Companhia do Porto da Beira — Lisboa.

O sêlo da Beira Works Limited foi aqui afixado na presença de: (ass.) Douglas Orme Malcom — Libert Oury, Administradores.

O sêlo da Mashonaland Railway Company Limited foi aqui afixado na presença de: (ass.) Henry Birchenough — Artur E. Estad Ley, Administradores — Ilegivel, Secretario.

Logar do sêlo em branco com os seguintes dizeres: Mashonaland Railway Limited.

O sêlo da Beira Railway Company Limited foi aqui afixado na presença de: (ass.) F. W. Barrow — M. W. Elphinstone, Administradores — John Reed, Secretario.

Logar do sêlo em branco com os seguintes dizeres: Beira Railway Company Limited.

O sêlo da The Beira Junction Railway (Port Beira to Fontes Ville) Limited foi aqui afixado na presença de: (ass.) R. J. Hackshaw — Henry Birchenough, Administradores — John Reed, Secretario.

Logar do sêlo em branco com os seguintes dizeres: The Beira Junction Railway.

Governo do Territorio da Companhia de Moçambique

Secção do Contencioso
Beira, 20 de Dezembro de 1926

Ex.mo Senhor Governador do Territorio
de Manica e Sofala — BEIRA.

OBRAS DO PORTO

Apreciando o contrato entre a C. M. e «Port of Beira Development Ltd.» (14 de Março 1925) unico do processo que entendo por isso que os mais são em inglês, e passando sobre o detalhe tecnico para que não tenho competencia, em satisfação da Ordem de V. Ex.a, informo o seguinte: Ou o contrato é muito mal redigido, ou não percebo nada disto. Na alternativa é facil e evidente a conclusão — não percebo nada disto. — De facto o contrato está assinado por dois distintos jurisconsultos, um dos quais foi lente de direito e meu professor. Bem sei que é sempre mais facil criticar do que construir. Mas eu, pobre advogado de aldeia (que a Beira me perdôe se lhe não encontro melhor categoria), não posso ter a pretensão de, com razão, fazer simples reparos criticos — que sejam — ao trabalho que aqueles dois considerados nomes autenticam. Em todo o caso, o meu dever é dar a minha opinião com lealdade e franqueza, já que, no exercicio do meu cargo, ela me é solicitada. E ela ahi vai, tolice que seja. O contrato de 14 de Março de 1925, entre a C. M. e «Port of Beira Development Ltd.» é um acto puramente unilateral. A C. M. dá sem compensação, e a Port of Development Ltd., recebe sem obrigação. Não ha reciprocidade de interesses e deveres. Vejamos: *a*) Pelo artigo 1.º a Port of Development Ltd. só assume uma obrigação; a de constituir uma sociedade anonima, portuguêsa, denominada «Companhia do Porto da Beira» tendo por fim a construção dum porto comercial na Beira, e com as mais

clausulas e condições do referido contrato. O que recebe da C. M. para isso? Á simples vista, nada. E se faltar? Se não organisar a tal Companhia? Nenhum mal lhe acontece tambem. Não tem sanção alguma. Mas a concessionaria — chamemos-lhe assim — recebe muito de facto. Lucra com o financiamento da Companhia, da qual receberá o pagamento de todas as formidaveis vantagens que pela C. M. lhe são dadas, se não preferir mesmo recebe-las directamente, transformando-se ela mesmo na tal Companhia do Porto da Beira.

Depois, acabou a «Port of Beira Development Ltd.» e surge em seu logar a Companhia do Porto da Beira, na seguinte situação reciproca de direitos e obrigações. *b*) Do capital de £ 600:000, recebe a C. M. £ 120:000 em acções que nunca poderá negociar (artigo 2.º). É o seu pagamento único. Pelo seu lado a Companhia do Porto — terá o direito de explorar e administrar o porto comercial — percebendo as suas receitas (artigo 15.º) que, em tudo quanto se refira ao funcionamento e exploração do porto, serão desde já as resultantes de taxas iguais ás que vigoram no porto de Lourenço Marques (artigo 13.º), mas que a C. M. se compromete a fazer aumentar, elevando as tarifas de taxas e direitos, se a «Companhia do Porto da Beira» lhe «provar á satisfação que as receitas do porto não são suficientes» (artigo 15.º).

A Companhia do Porto será isenta do pagamento de quaisquer licenças, bem como dos direitos de importação para os materiais necessarios para a execução dos trabalhos e exploração do Porto, emquanto ele estiver sob a administração da C. M. (artigo 10.º e §). A Companhia do Porto poderá subconceder a quem entender, de acordo com a C. M., a totalidade ou parte dos direitos que lhe forem concedidos (artigo 24.º) Depois destes e outros direitos, quais são as obrigações e encargos da Companhia do Porto? *Nenhuns!* Nenhuns. Pelo artigo 4.º, ela poderá fazer varias obras, varios trabalhos. É autorisada. É-lhe permitido. Não é obrigada! Nenhuma disposição do contrato a obriga a quaisquer obras! As obras que fizer não poderão exceder a £ 2.000:000 mas, admitindo que algumas faça, — ser-lhe-hão pagas passados dez anos, pela C. M. (artigo 6.º). Caso, porém, a C. M. não queira pagar logo, poderá faze-lo mais tarde, quando entender, desde que as receitas do porto cheguem para a amortisação ao normal dos juros e encargos referidos no artigo 6.º

Ora como isto sempre se dará, visto que quando as receitas fossem insuficientes, para as engordar lá estaria o

portão escancarado do artigo 15.º, temos que a Companhia do Porto não largará a Beira antes dos 99 anos do artigo 21.º Se precisar de dinheiro, a Companhia do Porto garante-o pelas importancias que tiver a receber da C. M. nos termos do artigo 6.º (artigo 7.º) e pelas construções e apetrechamentos do porto e seu rendimento! Os compromissos estabelecidos para a Companhia do Porto são apenas de simples formalidades (§ único artigo 1.º, 2.º, 3.º, 4.º, 5.º, 17.º, etc. Mas se a eles faltar — 6). Se a Companhia do Porto faltar aos seus compromissos, será o contrato considerado nulo, sem que ela possa pedir perdas e danos á C. M. E quanto á C. M. tambem ela não pode pedir perdas e danos? Nada se diz, mas parece que não, pois que o artigo 18.º não prescreve que o contrato seja rescindido, como é formula geral, mas sim «considerado nulo». Ora dum acto, de parte a parte considerado nulo, não me parece que possa resultar para qualquer delas o direito a indemnisação. Um contrato nulo não existe nem existiu. Um contrato rescindido existiu e criou direitos. Eis, a traços largos, o aspecto juridico do contrato. Será, porém, assim? Com certeza não. Disse a V. Ex.ª o que penso, mas, sem duvida, penso mal. — O Advogado Chefe do Contencioso, (ass.) *Antonio Gonçalves Videira.*

Companhia do Porto da Beira
Séde social Rua de S. Julião
LISBOA

Lisboa, 23 de Fevereiro de 1927.

Ex.mo Sr. Administrador Delegado da Companhia de Moçambique — LISBOA.

Junto tenho a honra de remeter a V. Ex.a copia da carta recebida do representante especial da Beira Works Ltd., de 22 do presente mês, actualmente em Lisboa, para a qual solicito de V. Ex.a os seus bons oficios junto do Conselho de Administração dessa Companhia, afim, de serem atendidos os pedidos nele efectuados. — De V. Ex.a com toda a consideração. Pela Companhia do Porto da Beira — O Administrador, (ass.) *Batista de Sousa.*

Companhia de Moçambique

Lisboa, 8 de Março de 1927.

Companhia do Porto da Beira — LISBOA.

D. CONCESSÕES

Excelentissimos Senhores.

Em referencia á parte da carta do representante especial da Beira Works Ltd., anexa por copia á de V. Ex.ª de 23 do mês findo, que se refere ao *Quai de la douane,* cumpre-me participar a V. Ex.ª que o Conselho de Administração da Companhia de Moçambique concordou em que seja a Beira Works Ltd. quem explore o cais da Alfandega até ao dia em que estiverem concluidos o prolongamento do cais do caminho de ferro e o cais acostavel. Nesta conformidade autorisou a celebração dum contrato, em que não sómente fiquem bem estipuladas as condições em que a exploração será feita para não prejudicar os serviços da Alfandega da Beira, como tambem sejam claramente definidos os encargos que a Beira Works Ltd. passará a suportar. Nesta data peço ao Sr. Governador do Territorio, com urgencia, os dados necessarios para se poder elaborar o referido contrato, o que só a Administração local póde fornecer e logo que os receba avisarei a V. Ex.ª, para se acordar nas clausulas que hão-de ser insertas no contrato. — De V. Ex.ª com toda a consideração — O Administrador Delegado da C. M., (ass.) *Augusto Soares.*

Serviço de Concessões
N.º A-208

Lisboa, 8 de Março de 1927.

Ao Sr. Governador do Territorio — BEIRA.

PORTO DA BEIRA

Anexa a esta, remeto a V. Ex.ª a copia duma carta que o representante especial da Beira Works Ltd. dirigiu em 22 do mês findo á Companhia do Porto da Beira, e que esta me transmitiu no dia imediato, com a carta de que, pela mesma fórma dou conhecimento a V. Ex.ª

Com relação ao que na primeira se diz ácerca do cais da alfandega, escrevo nesta data á Companhia do Porto da Beira a carta de que igualmente envio copia. Para ela chamo a esclarecida atenção de V. Ex.ª, rogando-lhe se digne comunicar-me com toda a possivel brevidade o que sobre o assunto se lhe oferecer, depois de ter ouvido as instancias que julgar necessarias, e muito especialmente a Direcção da Alfandega. É preciso regular cuidadosamente tudo o que se refere á utilisação, pela Beira Works Ltd. do cais da alfandega, dos seus guindastes e armazens, e até do seu pessoal de cargas e descargas, cujos direitos devemos salvaguardar, e inumerar cuidadosamente todos os encargos que devem passar para a Beira Works Ltd. Conto com a dedicação e zelo de V. Ex.ª para todos esses elementos de informação, imprescindiveis, me serem enviados na primeira oportunidade. Aos outros assuntos versados na mesma carta da Beira Works Ltd. me referirei em cartas especiais. — O Administrador Delegado da C. M., (ass.) *Augusto Soares.*

NR. 746

Lisbonne, le 22 Fevrier 1927.

Monsieur le Secretaire — Companhia do Porto da Beira. — 168, Rua de S. Julião — LISBONNE.

Monsieur:

J'ai l'honneur de vous informer que «Beira Works Ltd.», m'a prié, en qualité de Répresentant Spécial, de discuter avec vous certaines questions, dont il est de la plus haute importance d'obtenir la solution dans le plus bref delai possible. Nous avons dejá ecrit au sujet de certaines d'entre elles, mais elles sont encore sans solution.

Dragage — Libre disposition des déblais — Je me réfere á notre lettre du 17 courant qui établi trés clairement la situation. *Notre point de vue est que cette question devrait trancher dés le début la question de principe,* á savoir que Beira Works, seul, a, par les droits que vous lui avez transmis, le droit et la responsabilité non seulement de la construction des travaux du Port, non seulement du dragage, mais aussi du choix de l'emplacement oú les déblais du dragage, seront déposés. *Nous nous permettons respectueusement de maintenir que ni Monsieur le Capitaine du Port, ni quiconque n'a le droit de se meler de la chose. Évidemment «Beira W rks Ltd.» recevra toujours avec reconnaissance toutes suggestions, dans cete ordre d'idées, de Monsieur le Capitaine du Port, mais il doit être bien entendu que ces suggestions ne doivent être reçues que comme des conseils.* «Beira Works Ltd.» a l'obligation, de par son contrat même d'assurer l'entretien du Port, et vous pouvez être assurée qu'elle fera toujours tout son possible por éviter des erreurs qu'il serait de son devoir de réparer.

Cette question de principe étant bien établie, il est de toute urgence de commencer les travaux de dragage á Beira.

Nous vous serons donc reconnaissants de bien vouloir solliciter l'acord de la Compagnie de Mozambique sur la question de principe et dans l'affirmative de la prier de bien vouloir informer Monsieur le Gouvêrneur á Beira.

Je saisis cette occasion pour vous prier de bien vouloir, en

tout cas, remercier la Compagnie de Mozambique des conseils de Monsieur le Gouverneur et de Monsieur le Capitaine du Port qu'elle a bien voulu nous communiquer.

Heures de travail á Beira — Comme vous savez, le nombres d'heures de travail á Beira est beaucoup inférieur á celui de Lourenço Marques, de Durban, Port Elizabeth et Cape Town. En effet, á Beira on ne s'arrête pas seulement de travailler de 11 heures á deux heures de l'aprés midi, mais le travail est complétement suspendu pendant la nuit. Alors que dans tous les ports que je viens de mentioner, comme du rest au Port de Matadi, sur la côte ouest d'Afrique, on charge et on décharge pendant toute la nuit.

Comme on se plaint actuellement, et plus que jamais de l'encombrement au Port de Beira, il est de toute necessité d'y adopter toutes mesures qui pourraient non seulement sonlager cette congestion, mais activer la vie du Port de Beira.

Le Conseil d'Administration de «Beira Works Ltd.» a pris la resolution á la dérniére réunion d'adopter le travail de nuit. Toute fois il est nécessaire d'obtenir, auparavant, la même decision des Cies. de Chemins de Fer, des compagnies possédant des alléges, de la Stevedoring Cy. et surtout de la Compagnie de Mozambique. Les administrateurs de Beira Works Ltd. qui représentent le groupe des Rhodesia Rlys. se sont engagés á appuyer l'adoption de cette si importante mesure par les Rhodesia Rlys. et je me suis engagé á en demander également l'adoption par la Compagnie de Mozambique. Je vous serais donc infinitement reconnaissant de bien vouloir soumettre la question á la Compagnie de Mozambique et d'en obtenir, je me permet d'espérer, l'adoption.

Quai de la douane — Par l'acte de concession dont vous nous avez retrocédé certains droits, nul autre que «Beira Works Ltd.» n'a le droit, dans le pêrimétre de 18 milles du Phare de Macuti de posséder des quais pour le chargement ou le déchargement des marchandises. *Or, la Compagnie de Mozambique possédele quai de la Douane oú sont déchargées environ 200.000 T. par an. C'est donc la une infraction, qae je ne doute pas toute involontaire au contrat de concession. Toutefois il est indispensable dans l'intérêt de «Beira Works Ltd.» de mettre la chose au point* et je ne doute pas que la Compagnie de Mozambique soit la prémiére á le vouloir elle-même.

Dans le paragraphe précédant, j'ai rappelé l'encombrement du Port de Beira oú il y a jusqu'á 20 bateaux attendant de pouvoir chargé ou décharger. Il serait donc inadmissible

d'enlever á Beira un seul pouce des quais qui sont si nécessaires.

Je me permets donc de suggérer que la Compagnie de Mozambique autorise «Beira Works Ltd.» d'exploiter le quai de la Douane jusq'au jour ou l'extension du quai, dit du chemin de fer, et du quai accostable soit terminé. L'enceinte actuelle de la Douane serait exploitée par «Beira Works Ltd.», dans les mêmes condition que le quai dit des railways. Une enceinte a nécessairement d'être construite par «Beira Works Ltd.» du côté de ces derniers, enceinte qui constituera — comme il est stipulé dans le contrat de concession — une enceinte douaniére. «Beira Works Ltd.» va construire immédiatement des hangars qui aideront également á solutionner les difficultés actuelles

Actuellement la Compagnie de Mozambique a toutes les dépenses d'exploitation, et d'entretien du mur du quai de la douane, et par contre ne reçoit que une taxe dérisoire qui est loin de couvrir ses frais. «Beira Works Lt.» propose de pendre ces dépenses á sa charge.

Cette question est trés important et également trés urgente et j'espére que vous pourrez bientôt obtenir l'assentiment de la Compagnie de Mozambique.

Tarifs — Les dépenses pour les travaux de lá premiére série, s'éléveront á environ de £ 1.300.000 ou peut être même dans certaines éventualités á £ 1.500.000 et il est nécessaire de pourvoir, pendant la construction aux revenus nécessaires pour couvrir l'intérêt aux obligations et aux frais d'exploitation. «Beira Works Ltd.» est autorisé sous la concession et sous le contrat passé avec vous et la C. M., de prélever certaines taxes prévues par le Decret n.º 10.858 du 17 Juin 1925, et également certaines autres taxes á l'instar de Lourenço Marques.

Sir George Buchanan, l'ingénieur Conseil de «Beira Works Ltd.», considére que les taxes, stipulées comme maxima dans le décret cidessus sont tout á fait adequates *mais comme la plupart des bateaux qui fréquentent Beira sont anglais, ou si non anglais, habitués á la nomenclature anglaise, il serait conseillable, même nécessaire de modifier la nomenclature du dit décret de telle sorte que les hommes des navires comprennent exactement les taxees qu'ils ont á payer á Bira.* C'est lá, pense-t-il, une chose de la plus haute importance, car les proprietaires des bateaux aiment de comparer les taxes d'un port avec celles des autres ports. Dans le même ordre d'idées, il suggere quelques modifications qu'il juge necessaires á Beira.

Le Conseil de Administration de «Beira Works Ltd.» sur

ses indications, et afin d'obtenie un rendement raisonable pendent la construction sans toutefois obérer le port, suggére que le décret n.º 10853 soit emmendé comme suit:

«La C. M. est autorisé á adopter le tarif suivant de taxes maxima dans le Port de Beira:

Light dues — (actellement Dredging & Light Dues) $06,25 Gold per net registered ton.»

(La taxe reste la même, le nom seul change).

«*Passenger Tax* — (actuellement Tax per passenger embarking) 2$25 (Gold on all passengers entering or leaving the Port of Beira)».

Précédement cette taxe n'etait prévue que pour les voyageurs débarquant, mais comme ceux qui s'embarquent utilisent les installations du port comme les antres, il n'est que just qu'ils paient comme eux.

Toutefois le montant de la taxe reste inchangé.

«*Port Dues* — (actuellement Dredging Tax) $11,25 (Gold) per grosse registered ton».

La taxe reste inchangée.

L'expression «Port Dues» est mieus comprise par les proprietaires des bateaux. C'est l'expression ou plutôt le «terme» dont on se sert dans la plupart des ports.

«*General Due* — (actuellement Whard Dues). On all goods entering or leaving the Port of Beira inclusive of landing and shipping charges.

Import 2$25 (Gold) per metric ton.

Transit inwards 1$80 (Gold) per metric ton.

Export 1$12,5 (Gold) per metric ton.»

Les taxes restent inchangées, mais comme tous ceux qui sont importés et exportés vont beneficier par les travaux d'extension, qui vont être commencés incessament á Beira, á savoir: le dragage de l'endroit ou ancrent les navires, á la barre, dans le Chiveve Creek et aux piers, il n'est que juste que tous les produits importés et exportés contribuent aux dépenses que ces travaux vont nécessiter. Ceci est entiérement d'accord avec le principe reconnu dans tous les ports de l'Union Sud Africaine, dans les principaux ports des Indes, et dans les principaux ports du Royaume Uni.

«*Warf Dues* — £ 10 per day of 24 hours for steamers and £ 2 per day of 24 hours for barges and small craft».

C'est la une taxe nouvelle. Lorsque le quai accostable sera terminè, on propose que les navires qui viendront y amarrer paient une taxe journalière, et Sir George Buchanan estime que la taxe journalière soit prèlèvèe sur toute embarcation utilisant les piers existant, dont l'entretien coute ènormement d'argent.

«*Mooring Fees* — £ 10 per day of 24 hours for use by steamers of swinging moors.»

«Beira Works Ltd.» a l'intention d'acquèrir et d'installer dans le port de Beira un certain nombre de bouèes d'amarrage (Corps mort) et il n'est que juste naturellement que les bateaux qui en feront usage paient.

Telles sont les propositions que «Beira Works Ltd.» fait et j'ose espèrer que vous voudrez bien les somettre à la C. M. aussitôt que la chose vous sera possible et que vous voudrez bien apporter vos bonnes recommendations pour avoir l'aprobation de la C. M. sans dèlai.

En vous remerciant d'avance, je vous prie d'agrèer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments distinguès, (a.) *Libert Oury*, Dèlègué Spècial de «Beira Works Ltd.»

3-268 — Alfandega da Beira.

Beira, 26 de Abril de 1927.

Ex.mo Sr. Governador do Territorio da Companhia de Moçambique — BEIRA.

PORTO DA BEIRA

Por despacho de 6 do corrente, exarado na carta da Sede n.º A-208, de 8 de Março ultimo, ordena V. Ex.ª que eu «proponha o que considerar devido, em atendimento ao determinado na presente nota».

Acompanhavam a carta citada:

a) Copia duma carta que o Representante Especial da «Beira Works Ltd.» dirigiu em 22 de Fevereiro do ano corrente á «Companhia do Porto da Beira»;

b) Copia da carta de remessa feita pela «Companhia do Porto da Beira», ao Ex.mo Sr. Administrador Delegado da Companhia de Moçambique;

c) Copia da carta dirigida, em 6 de Março, pelo Ex.mo Sr. Administrador Delegado ao Administrador da «Companhia do Porto da Beira».

Informação sobre a carta da alinea a)
trata de:

1.º — Dragagem — Livre disposição dos seus produtos

Sobre este ponto nada pode informar a Alfandega.

2.º — Horas de trabalho na Beira

Pela parte que diz respeito ao trabalho aduaneiro, na Beira, não é ele inferior ao que está estipulado para Lourenço Marques e creio que para os portos da Africa do Sul. As horas normais de trabalho nos portos portugueses da costa oriental estão assim reguladas:

Em Lourenço Marques

Dias uteis, sabados exceptuados:

De manhã . . . . 7 ás 11 horas
De tarde. . . . . 3 ás 17 horas

Sabados:

De manhã . . . . 7 ás 11 horas

(Regulamento para a exploração do Cais do Porto de Lourenço Marques — pagina 29).

Na Beira

De manhã . . . . 6 ½ ás 11 horas
De tarde . . . . . 13 ½ ás 17 horas
Aos sabados . . . 6 ½ ás 11 horas

E, tanto em Lourenço Marques, como na Beira, como nos portos da Africa do Sul, o serviço aduaneiro e o dos guindastes pode ser prestado, a requerimento dos interessados, fóra das horas regulamentares, como nos dias feriados ou santificados, e, até de noite, desde que sejam satisfeitas as verbas que estão estabelecidas para tais serviços. O que se pode dizer é que a unica Companhia de descargas na Beira, raras vezes tem requerido para efectuar, de noite, a descarga de navios para lanchões (o que lhe tem sido sempre permitido) e nunca, de ha 4 anos para cá a descarga no cais, provavelmente para fugir á despeza que isso lhe acarreta, mormente com pessoal indigena, visto ter de organisar 2 turnos — um para o dia e outro para a noite.

A verdade é que a descarga não poderá ser intensificada antes de haver mais cais e mais armazens, tanto no recinto da Alfandega como na ponte do caminho de ferro, e mais vagons, que directamente possam receber a carga para transito. Emquanto isto não estiver feito nem a actual empreza de descarga nem qualquer outra poderá resolver o problema. Cais e armazens, dum ou doutro lado eis a solução.

3.º — Cais da Alfandega

Resolvida, como está, pelo Ex.mo Conselho de Administração, a entrega do cais, armazens e guindastes á Beira Works Ltd. (Carta citada na alinea *c*) nada posso informar sobre este ponto, nem sobre a oportunidade dessa entrega, além do que acima, incidentalmente, deixo dito.

4.º — Taxas

(Decreto n.º 10:853, de 17 de Junho de 1925, alterado pelo n.º 12:878 de 23 de Dezembro de 1926).

É solicitada a execução destes Decretos, pela taxa maxima, desde já, antes mesmo da melhoria do porto. Só me compete, creio eu, mostrar a V. Ex.a qual será a receita.

Quanto á nomenclatura, devo desde já declarar a V. Ex.ª, que não simpatiso com a classificação em inglês, com o simples fundamento de que o porto é, na sua maioria, frequentado por navios ingleses. Ora, os navios que por aqui fazem escala, todos ou quasi todos, tocam no porto de Lourenço Marques, e não creio que tenham resultado complicações para esses navios de ser feita a classificação dos impostos do porto em genuino português.

Em português está feita a classificação nos Decretos citados e não vejo vantagem ou necessidade de ser alterada. Este assunto, porém, não me diz respeito, e V. Ex.ª desculpará este desvio.

Light Dues — Imposto de farolagem e balisagem.

Como em 1926, a tonelagem liquida foi de 1.442:528, a $6,25, ouro, por tonelada, dará a receita de . . . . 90:158$00

Passenger Tax — Taxa por passageiro a embarcar ou a desembarcar.

Em 1926:

Embarcados	4:804	
Desembarcados	7:881	
Total	12:685	
que a 2$25 ouro produzirá		28:541$25

Port Dues — Taxa de Dragagem.

Tonelagem bruta em 1926, 2.361:805 a $11,25 ouro — Receita . . . . 265:703$06

General Dues — Direitos de cais.

Em 1926:

Importação 62:325 T. a 2$25 ouro	140:231$25
Transito ascendente 130:000 T. a 1$80 ouro.	234:000$00
a) Exportação (carga carregada) 275:921 T. a 1$25 ouro	310:442$37
	1.069:055$93

a) Supondo que a carga baldeada de navio para navio nada paga. Se, porém, pagar a mesma taxa, teremos que 58:790 T. baldeadas nestas condições, produziriam 66:138$75.

Nota

No mapa (1) junto, figuram, no total da carga desembarcada e embarcada, 192:325 toneladas. Segundo informação da Beira Railway a carga para transito ascendente foi de

108:800 toneladas e a do Trans-Zambezia Railway aproximadamente, de 21:192 toneladas, ou seja um total de 130:000 toneladas, que deduzido de 192:325, dá 62:325 toneladas para importação. Nesta conformidade está feito o calculo.

Se compararmos estas receitas com as actualmente cobradas, fica-se assombrado. 1:069 contos ou 1:135 no caso da mercadoria baldeada tambem ser atingida, é mais do que todo o rendimento aduaneiro do Territorio.

Com efeito, a receita aduaneira, no ultimo ano foi:

Alfandega da Beira e Delegação no Caminho de Ferro	778:349$19
Outras Delegações e Postos.	107:831$19
Total	886.180$38

Temos, pois, que a receita do porto excederá, num ou noutro caso, o total das receitas aduaneiras em 183 ou 249 contos ouro.

Mas estas receitas, pelo que se depreende da carta, ainda não cobrem todas as despezas e por isso é necessario e justo cobrar taxas de estadia aos navios e lanchas atracados aos cais, quando permitida a cobrança, bem como aos que estejam amarrados a boias.

Mas estas taxas, como as anteriormente citadas, vão onerar gravemente as mercadorias descarregadas neste porto, quer para importação, quer para os paizes limitrofes, devendo dar logar a fortes reclamações, e, talvez, ao desvio do tráfego para outros portos. Eu explico — se V. Ex.ª mo permitir — o meu receio, derivado de factos anteriores.

Pela Ordem n.º 4:452, de 24 de Fevereiro de 1923, foi dado conhecimento de que pelo Decreto n.º 8:522, de 2 de Dezembro de 1922, foi a Companhia de Moçambique autorisada a cobrar para imposto de farolagem a taxa de $10 ouro por tonelada ou fracção sobre toda a mercadoria embarcada ou desembarcada nos portos do Territorio da Companhia de Moçambique, não podendo, porém, incidir sobre a mesma mercadoria, mais do que duas vezes; uma á entrada, outra á saída, sejam quantas forem as entradas ou saídas no mesmo ou em diferentes portos do referido Territorio — isto é, precisamente como na parte da Provincia administrada pelo Estado.

Em 6 de Dezembro de 1923, por ordem comunicada pela nota da Secretaria Geral n.º 74/2309, foi determinado que as importancias cobradas por imposto de farolagem, a partir de 8 de Dezembro, inclusivé, fossem restituidas após a publicação da anulação do imposto nos termos legais, e, em 19 de Março de 1924, foi dado conhecimento do diplo-

ma colonial n.º 7 (Decreto) — B. C. M. n.º 6 de 1924 — pelo qual a Companhia de Moçambique era autorisada a suprimir o imposto de farolagem e balisagem.

O imposto de farolagem e balisagem produziu de 1 de Março de 1923 a 7 de Dezembro do mesmo ano a receita de Esc. 36:417$11 e, de 8 de Dezembro de 1923 a 19 de Março de 1924, a de Esc. 1:386$00, que foi restituida nos termos do Decreto acima citado.

Ora, este imposto, modesto, modestissimo, lançado com todas as cautelas para não levantar protestos nem causar perturbações, bem recebido pelos habitantes do Territorio, durou apenas pouco mais de 9 meses. Ignoro o que deu causa á sua supressão, mas como não me repugna aceitar que foi mal recebido pelos paizes limitrofes e, desde essa época, é que mais se levantou — permita-me V. Ex.ª o termo — o espantalho de ser procurado outro porto.

Ora, se este movimento, real ou ficticio, se deu por tão pequeno agravamento de despezas gerais, facil será calcular o que se passará com a cobrança das taxas atraz indicadas, elevadas ao maximo.

A resolução, porém, deste problema, não me compete e, se a ele me refiro, é unicamente no intuito de concretisar e aproximar factos que não sei se serão de conhecimento de V. Ex.ª visto terem tido logar em governos anteriores.

Agora mesmo, no *Guardian de Lourenço Marques*, de 21 do corrente, no local intitulada «A situação do Porto da Beira», a proposito do aumento de dez shillings, por tonelada, que as linhas da «Conferencia de Navegação» — resolveram lançar sobre as mercadorias destinadas á Beira ou no porto desembarcadas, diz George Johnson, Presidente da Camara de Comercio de Bulawayo, que «essa atitude virá fazer desviar da Beira algum tráfego para os portos da União, como os desabamentos de terra na linha ferrea em 1926, motivaram que algum tráfego fosse desviado para o Sul, tráfego que nunca tornou voltar á Beira».

Imposto geral.

Ha na carta que estou informando uma referencia á receita irrisoria deste imposto. Com efeito, está ela longe de compensar a Companhia de Moçambique das despezas que efectua com guindastes e pessoal, carvão, oleos lubrificantes, etc., como demonstrado ficou numa informação por mim prestada a V. Ex.ª em 14 de Janeiro de 1926 e que, por me aparecer agora oportuna, junto por copia.

Com efeito, a receita deste imposto foi, no ultimo ano, de 9:318$84, não indo a media dos ultimos 4 anos além

de 8.551$44, mas é preciso atender-se a que este imposto teve em vista a protecção á exportação dos produtos do Territorio, milho, principalmente, e ao não agravamento da passagem dos minerios por este porto.

Se a tal não atendesse, no ultimo ano teria rendido 27.736$35.

Essa proteção desaparece por completo com a nova taxa de exportação. Mais outro assunto, cuja apreciação, não é da minha competencia.

Informação sobre as cartas das alíneas b) e c).

Tratam de assuntos sobre os quais julgo inteiramente inutil a minha informação.

Carta da Séde n.º A-208.

Em vista da minha exposição de 21 do corrente (que junto por copia) e do douto despacho de V. Ex.ª, só me resta indicar o pessoal dos guindastes e os vencimentos mensais, respectivos, para que os seus direitos possam ser salvaguardados em contrato que haja a fazer-se.

1.º maquinista	212$29	ouro
2.º dito	185$29	»
1 (um) dito indigena . .	60$30	»
3 ditos indigenas a cada 51$30	153$90	»
Despeza mensal.	611$78	»

Todo este pessoal tem direito a emolumentos pessoais por serviço extraordinario a requerimento dos interessados, e por eles pagos, em harmonia com o disposto na tabela VI, anexa ás pautas em vigor.

Creio ter informado todos os pontos da carta da Séde n.º A-208, e anexos, na parte relativa a serviços aduaneiros, restando-me apenas o dever de pedir a V. Ex.ª desculpa por informação tão longa quanto desvaliosa. — O Director dos Serviços Aduaneiros, *Domingos Mateus Gomes Peres.*

N.º 107

Beira, 5 de Maio de 1927.

Ao Sr. Administrador Delegado — LISBOA.

DRAGAGENS E ATERROS.

A fim de que fique devidamente registada nos arquivos deste Governo e nos dessa Administração a minha não aquiescencia ás opiniões expostas pelo delegado especial da «Beira Works», na carta que V. Ex.ª me transmitiu por copia com a sua n.º A-208 de 8 de Março ultimo, tenho a honra de expôr a V. Ex.ª na presente carta o que considero devido sobre um dos importantes assuntos versados, dragagens no porto.

Como a carta de V. Ex.ª n.º A 227, de 9 do mesmo mês, se refere a esse mesmo assunto, e mostra que o Ex.mo Conselho de Administração não se opõe ao modo de ver do delegado da «Beira Works», e apresenta essa sua concordancia como representando tambem a minha, que considera consubstanciada no trecho com que fecha a carta dirigida pelo Sr. Capitão dos Portos ao engenheiro das obras do porto, em 5 de Janeiro ultimo, permita V. Ex.ª que eu registe mais uma vez que a minha opinião é absolutamente diferente, e que, pelo facto de, para evitar qualquer alegação de prejuizos que pudessem dizer da minha responsabilidade com a demora havida nos trabalhos, e visto não receber de V. Ex.ª comunicação alguma, nem postal nem telegrafica, em resposta ás minhas instancias, postais e telegraficas sobre o assunto, é que, na nota de 5 de janeiro, foi inserido o paragrafo a que V. Ex.ª se refere, precedido porém da expressão, mais uma vez feita por fórma bem nitida, das duas unicas soluções para o problema a que este Governo nada tinha a opôr: a do lançamento dos produtos em terra (por mim sempre indicada), ou no alto mar (por mim apenas não regeitada).

Permita V. Ex.ª que eu saliente essa circunstancia, para

por completo desfazer o equivoco que possa resultar da leitura da carta de V. Ex.ª de que o oficial de marinha Governador deste Territorio, assistido de um oficial da mesma arma que chefia a Capitania dos Portos, prestaram a sua aprovação, sequer tacita, ao erro que se está cometendo neste porto.

Seguidamente permita V. Ex.ª que eu repudie as palavras de menor consideração que para o Governador do Territorio e para o Capitão do Porto da Beira, são escritas pelo delegado especial da «Beira Works», na carta que V. Ex.ª determinou transmitir-me. Pessoalmente, nem eu nem o distinto oficial que serve sob as minhas ordens, nos sentimos atingidos pelas expressões que merecemos ao delegado especial da «Beira Works». Mas nós não somos aqui as nossas simples pessoas. Temos funções oficiais, cujas atribuições, cuja dignidade e principalmente cujos deveres para com o Estado, nos cumpre manter na sua plena integridade.

O Sr. representante da «Beira Works», supôz, ao dirigir as suas palavras ao Ex.mo Conselho de Administração, que os funcionarios a quem entendia fazer referencia, um que claramente refere pelo seu cargo oficial, e outro que lhe merece vaga indicação de *quiconque*, podiam em qualquer altura da sua comissão no Territorio considerar-se uns simples empregados de uma Companhia, com a qual esse senhor tem contratos, e á qual tem ligados importantes interesses, abstraindo que são homens com a noção integra dos seus deveres, de portugueses, e com o brio de uma farda honrosissima. Pois ao sinatario da carta, que tão mal aquilata a compreensão de deveres de alguns homens que servem a Companhia de Moçambique, não reconhecem estes legitimidade para lhes fazer a minima restrição.

As funções do Governador do Territorio não podem ser fixadas pelo arbitrio de uma companhia que se liga por qualquer contrato, directo ou indirecto, á Companhia de Moçambique. A Companhia de Moçambique é uma delegação da Soberania Portuguêsa e o Governador do Territorio tem na sua autoridade essa delegação. A Companhia de Moçambique, o Governador, seu delegado, respondem por essa delegação perante o Estado. Se o Governador exercer a sua autoridade de olhos fechados para aquilo que represente valor de interesse nacional, de dignidade nacional, o Governador não só deixa de exercer um direito, o Governador falta ao mais grave dos seus deveres.

Pelo que respeita ao Capitão dos Portos, não lhe competem, apenas, de uma forma geral, os deveres que competem a todo o oficial português; competem-lhe muito par-

ticularmente deveres especiais do seu cargo, e entre eles, quer queira quer não queira reconhece-lo o representante especial da «Beira Works», intervir para a bôa conservação do porto da sua jurisdição. O simples lançamento do lastro de um navio não pode ser feito sem que o Capitão dos Portos dê para isso autorisação, e indicação do local onde o permite. São as leis portuguesas, a que evidentemente, obedece a regulamentação local da Companhia de Moçambique, que o dizem muito especificadamente, e não ha autoridade alguma de director de companhia sub-concessionaria que o possa contrariar sem quebra da autoridade oficial.

Mas permita V. Ex.ª que eu vá buscar aos contratos celebrados pela Companhia de Moçambique a sujeição de qualquer trabalho a realizar nas obras do porto, á fiscalisação das autoridades, muito embora o representante da «Beira Works» afirme *ni Mr. le Capitaine du Port ni quiconque n'a le droit de se meler de la chose* e desejar por isso *trancher dés le debut la question de principe,* e muito embora o Ex.mo Conselho de Administração haja, pela sua resposta constante da carta tambem por mim recebida por copia, e da sua comunicação a este Governo, concordado com o modo de ver do referido representante. Permita V. Ex.ª que eu expresse que a doutrina do artigo 16.º do contrato de 14 de Março de 1925, longe de afastar a ideia de uma fiscalisação, indica-a até, para que a responsabilidade referida na parte final do mesmo artigo, possa ser devidamente efectivada. Como podem, trabalhos feitos sem fiscalisação alguma, ser reputados correctos ou incorrectos, feitos com estudo ou sem ele, com competencia técnica, com materiais da devida qualidade? E, no entanto, todas as faltas desses elementos, são erros de que ha sempre responsabilidade.

Mas é noutro artigo ainda do mesmo contrato de 1925 que mais claramente está indicada a indispensabilidade de uma fiscalisação e do exame rigoroso de todas as obras produzidas. É no artigo 15.º que se estipulam as condições pelas quais a Companhia Exploradora e Constructora, poderá ter direito a alguma proporção dos impostos autorisados para o porto da Beira.

É certo que pelo artigo 8.º do contrato de 21 de Julho de 1926, a «Beira Works» é considerada autorisada á percepção dos impostos do porto sem condicionamento algum, e muito delicada se considera naturalmente na sua exigencia, te do vindo expôr a sua pretensão, á sua cobrança, ao fim de quatro ou cinco dias de ter começado com uma draga a escavar um ponto do fundeadouro da Beira, e a assoriar outro ponto do mesmo porto. Não obstante, como

tive a honra de dizer a V. Ex.ª na minha carta n.º 104 de 30 de Abril ultimo, a cobrança desse imposto é condicionada pela aprovação aos contratos compilados em 14 de Março de 1925, nos termos precisos do artigo 15.º dessa compilação.

Os termos desse artigo exigem uma demonstração que implica indispensavelmente uma fiscalisação. Não é por a Companhia constructora do porto vir afirmar que efectuou um determinado serviço, que lhe ficara competindo a recepção de qualquer receita. É por ela o demonstrar, e por a Companhia de Moçambique o verificar, e, pelo que respeita a dragagens, essa verificação faz-se em toda a parte pela medição dos volumes de dragagens, pelo exame da natureza dos produtos dragados, e pela consequente avaliação de trabalho produzido, havendo que descontar, evidentemente, o que resulte de erro praticado pelo empreiteiro, reconhecendo por isso certamente V. Ex.ª, como é indispensavel que, a Companhia de Moçambique acompanhe e fiscalise rigorosamente todo o trabalho que se efectue no porto. Está pois em erro absoluto o delegado especial da «Beira Works», quando diz que ninguem, senão a «Beira Works», tem que ver com os trabalhos que esteja fazendo. Ha que ver imprescindivelmente, quer as autoridades lhe mereçam atenção quer não mereçam.

Permita V. Ex.ª que eu saliente que não se trata, de mais a mais, de um pagamento a fazer pela Companhia de Moçambique, não é o caso de esta, pelo seu Conselho de Administração, ser a representante daqueles que, efectuam o pagamento e portanto com a unica competencia para decidir. Trata-se de contribuições: quem ha-de pagar, a população, o contribuinte, teem de ter os seus interesses zelados por fórma a que, a importancia das suas contribuições, tenha o rigoroso destino a que deve ser aplicada. Não pode ser de maneira alguma a «Beira Works», interessada no maximo d'essa cobrança, a decidir o que ela deve ser. A Companhia de Moçambique contratante no contrato, administradora no Territorio, tem o dever de, pela sua fiscalisação, regular que essa contribuição seja apenas a justamente devida.

Permita V. Ex.ª porém, que eu mostre ainda que o proprio interesse directo da Companhia de Moçambique lhe impõe o mesmo dever de fiscalisação. Resulta esse conhecimento do que estipula o artigo 13.º do contrato de 21 de Julho de 1926 entre ás tres Companhias C. M., C. P. B. e B. W. Por esse artigo em determinada hipotese, a Companhia de Moçambique será obrigada ao pagamento de um

deficit, para cujo calculó será certamente essencial o trabalho realisado. Pensará a Companhia em considerar como fóra de discussão qualquer exigencia de pagamento que nessa altura seja apresentada pela «Beira Works»?

Que fiscalisação terá exercido até então a Companhia de Moçambique para refutar, ou discutir sequer, qualquer exigencia de pagamento que lhe seja feita? A «Beira Works» está desde já afirmando que vai subir a £ 1.500:000 a obra que vai realisar.

Essa afirmação vai passando por emquanto sem contradita da parte da Companhia de Moçambique, segundo os documentos que me estão sendo remetidos. Fica porém nesta minha carta a afirmação de que, considero exageradissimo esse numero, que as obras que vão realisar-se devem ficar, em minha opinião e na daqueles que consulto, muito a quem dessa verba, e registando-o neste documento, entendo, não só, defender, como seja legitimo e justo os contribuintes do Territorio, mas defender simultaneamente os interesses da Companhia de Moçambique que tenho tido a honra de representar.

Um outro ponto não posso deixar de referir na presente carta. Procurei, em repetidos documentos que a V. Ex.ª tive a honra de enviar, obter que, com as dragagens do porto, se efectuasse simultaneamente o aterro dos pantanos da Beira. A acompanhar-me neste criterio e nesse desejo, acham-se a meu lado as estações tecnicas desta administração, e a Junta Consultiva de Administração. A necessidade do aterro dos pantanos que cercam e que retalham a Beira, impõe-se por razões muito poderosas, sendo as principais a necessidade urgente da ampliação da cidade, em rapida expansão, e o seu saneamento. De ordem tambem importante, é ainda, com certeza, a necessidade de dar á Beira um definitivo traçado que não acarrete os inconvenientes de futuras e dispendiosas correções.

A execução dos aterros não pode ser feita com areias das dunas, porque a defeza da Beira contra as aguas do mar é já tão diminuta, que as dunas protectoras estão em alguns pontos sendo reforçadas com obras, para que essa proteção possa continuar. A outra solução tem sido fazer aterros com terra vinda de uma colina no sitio da Manga, a uns quilometros da Beira, transporte feito em caminho de ferro, com lentidão, as dificuldades e a carestia que esse serviço acarreta, processo evidentemente inaceitavel para o aterro de enormes áreas, e que, mesmo que não o fosse, se encontra proximo do termo, pelo exgotamento de terra disponivel.

Nesta situação, o aterro dos pantanos da Beira e a ampliação da sua área, pelas dragagens que vão efectuar-se, é, certamente, a solução indicada. Todos reconhecem que haverá alguns interesses feridos, com a realisação rapida dos aterros. Os proprietarios dos talhões, pelos quais se pedem preços fabulosos, que montam a muitas libras por metro quadrado, teem evidentemente todo o empenho em que não ampliem as áreas para construção, antes que, pelas exigencias forçosas do movimento da Beira, os seus talhões sejam vendidos pelos mais altos preços. Não é esse o criterio do Ex.mo Conselho de Administração. O Conselho de Administração da Companhia de Moçambique, em todas as suas comunicações para o Territorio, algumas delas transmitidas por V. Ex.a no proprio tempo da minha administração, tem mostrado o seu empenho de que esse problema seja resolvido pela fórma mais justa e mais conveniente para as necessidades da população crescente.

Sob o ponto de vista das condições do porto, tratei já o assunto extensamente, principalmente na minha carta n.o 910 de 8 de Dezembro de 1926, em que, analisando todas as soluções de descarga de produtos de dragagens, chegava á conclusão de que a unica solução indicada era a de descarga para terra. Permitirá V. Ex.a, muito embora conheça o limite das minhas faculdades de descernimento, que não me considero absolutamente leigo no assunto que abordei, e menos ainda que as minhas observações estejam refutadas com a simples declaração por mim lida, de que *ni quiconque n'a le droit de se meler de la chose.*

Não posso evidentemente aceitar esse criterio. Se amanhã a «Beira Works» resolver, com as remoções de fundos que empreender obstruir a barra do Buzi, eu tenho o direito e o dever de procurar impedi-lo, para que essa empreza não lese, com a sua acção, qualquer coisa que pertence ao patrimonio nacional, muito mais sagrado para mim do que os interesses comerciais de qualquer empreza. Se a criação de bancos dentro do porto diminuir as possibilidades de ampliação da sua área em qualquer conjuntura, eu estou no dever da apontar esse erro, e de contra ele empregar a minha acção. Se por efeito das suas obras mal estudadas, se criarem correntes no Pungué, que precipitem a corrosão das areias onde se encontra a Beira, ha responsabilidade para as autoridades que aqui estejam, e que assistam impassivelmente a esse erro.

Quer a «Beira Works» o reconheça quer não, um Governador é sempre um Governador, com todas as suas responsabilidades, mas com as devidas atribuições.

Como um dos meus ultimos actos de Governador, não quero pois deixar de apresentar de novo a V. Ex.ª este importante problema, esperançado em que o Ex.mo Conselho de Administração, sempre desejoso de bem administrar este Territorio, poderá ainda encaminha-lo pela fórma mais conveniente para os superiores interesses, cujo zelo está entregue á Companhia de Moçambique, e por, delegação desta ao Governador seu representante. — O Governador, *Henrique M. Corrêa da Silva.*

Nota n.º 333
Da Direcção das Obras Publicas

Beira, 11 de Maio de 1927.

Ex.mo Sr. Governador do Territorio da Companhia de Moçambique — BEIRA.

Sobre tres pontos de vista, se deve encarar o plano apresentado pela «Beira Works», para as obras que se propõe executar no Territorio da Companhia de Moçambique e na margem direita do rio Chiveve, na Beira, para o Porto da Beira.

1. — Projecto apresentado. — Memoria descritiva e desenhos.

2. — Conservação do fundeadouro. — Dragagens.

3. — Facilidade no embarque e desembarque. — Comprimento dos cais e numero de maquinismos para carga e descarga.

Analisemos rapidamente cada um deles:

1. — Projecto apresentado

Consta o projecto de 5 desenhos: um indicando a área adquirida, junto ao rio Chiveve, e que fica pertencente á Companhia do Porto, outro com a planta geral das primeiras obras a executar, e tres com os alçados e plantas do cais de guindastes e do acostavel.

Infelizmente a «Beira Works» não apresenta um projecto de conjunto e completo de todas as obras a executar, como eu julgo que seria necessario, para se poder ter um conhecimento perfeito das obras.

É sempre um trabalho de grande responsabilidade, a elaboração dum projecto para a construção dum porto de mar, e é sempre este projecto acompanhado do plano geral de todas as obras de execução imediata, e as de execução para futuro, para que possa haver corelação de trabalhos, e estas obras serem a sequencia daquelas.

Só assim se pode ajuizar se o projecto satisfaz ás exigencias presentes, e ás possiveis no futuro.

Mas, não é só o plano de conjunto que falta neste projecto.

Faltam todos os detalhes.

Um alçado, um córte dum cais assente em estacaria, uma indicação vaga do comprimento das estacas, sem ser mencionada a natureza do terreno, e nada mais.

O tipo do cais adoptado foi o de assente sobre estacas de aço massiço com parafusos «Mitchell».

Teriam sido feitas as sondagens necessarias para poder ser fixado o comprimento das estacas?

Por um trabalho feito por esta Direcção, se vê que a sondagem perto do local, onde vai ser executado o cais acostavel, dá, para uma profundidade de 21^{m},75 sucessivamente uma camada de lodo de 6,70^{m}, 3,5^{m} de argila, 0,915^{m} de argila e areia, 2,715^{m} de argila quartesosa branca, 0,915^{m} de areia, 4,575^{m} de areia descorada, 0,915^{m} de areia quartesosa e seixos, 2,135^{m} de argila e areia.

O parafuso «Mitchell» poderá atravessar estas sucessivas camadas de areia?

Quando foi projectada a ponte metalica sobre o Chiveve foi indicada a colocação destes parafusos, que não poderam ser aplicados em virtude de serem muito compactas as camadas de areia. No entanto talvez, com maquinas poderosas se possam tirar os resultados previstos, neste projecto.

De que constam as obras do Porto da Beira?

Reportemo-nos ao projecto;

Como primeiros trabalhos devem construir-se: Um cais de guindastes numa extensão de 116 metros, e em continuação do que, actualmente está a cargo da Beira Railway, e umas obras complementares nos 274 metros deste ultimo cais.

Depois, um cais acostavel de 350 metros para Norte daquele cais, com um comprimento de 155 metros.

Comparando, na planta geral, as indicações das obras a executar dadas pelo desenho, com os fornecidos por escrito, vê-se que ha divergencia entre elas.

Assim, dá por escrito, como primeira serie de trabalhos a executar, um total de cais numa extensão de 540 metros (1:800 pés) quando as obras novas (conforme os desenhos):

Cais de guindastes . . .	116	metros
Cais acostavel	158	»
Total	274	»

Para ter os 540 metros indicados como 1.ª série dos tra-

balhos temos de ajuntar áqueles 274 metros, a executar, os 266 metros (900 pés) já existentes, onde sómente, dizem as indicações escritas, se vão fazèr obras complementares.

E, não existe a memoria descriptiva, onde se possam obter quaisquer dados que esclareçam esta duvida, de se considerar como 1.ª serie de trabalhos, obras numa extensão de 540 metros *quando ha sómente 274 metros de bra nova.*

Então resumindo temos para a *primeira serie de trabalhos:*

a) Construção de 116 metros de cais de guindastes;

b) Construção de 158 metros de cais acostavel;

c) Melhoramentos em 274 metros do actual cais de guindastes.

Embora haja referencias a quatro séries de trabalhos, não encontro dados, por mais insignificantes que sejam, que me deiam uma leve indicação de quais eles sejam.

É a falta de plano de conjunto a que acima me referi.

Faltam detalhes, para se saber como vão ser construidos os cais.

Mas, para fazer um orçamento, são suficientes os desenhos, pois para o que não vem detalhado, se faz um anteprojecto.

Orçamento

Para fazer a estimativa desta obra, tomei como base de preços dos materiais de construção o preço do mercado da Beira, acrescido de 1/3, e como preço de mão de obra, o que se obtem supondo que havia trabalho durante a noite, e se pagavam horas extraordinarias.

Nesta ordem de ideias, o cais de guindastes, tal como foi projectado custava . . .	£ 49:000
O cais acostavel	104:000
Melhoramento do actual cais de guindastes	16:000
Ferramentas e utensilios.	30:000
Total	199:000
Arredondando	£ 200:000

È o maximo que se deve gastar nas obras da primeira série.

Mas, ainda que juntemos a estas £ 200:000, £ 100:000 para compra de maquinas (partindo da hipotese que a Companhia Constructora não tenha material nenhum de construção) o total que se devia gastar é de £ 300:000.

Supondo que se faziam as obras em seguida umas ás outras e supondo tambem — por não haver indicações, temos de admitir a hipotese mais razoavel — que a segunda

série de trabalhos numa extensão de 360 metros se compõe de:

180 metros de cais acostavel; e

180 metros de cais de guindastes, temos para a 2.ª série:

Cais acostavel	£ 118:000
Cais de guindastes	76:000
Total da 2.ª série	£ 194:000

A 3.ª série de trabalhos tambem com 360 metros de comprimento, dá, supondo 50 % de trabalhos para um e outro cais, um total de £ 194:000.

A 4.ª série, com 720 metros e supondo tambem 50 % para cada um dos cais, dá um total de £ 388:000.

Resumindo temos:

1.ª série de trabalhos . . . . , .	£ 169:500
2.ª » » »	194:000
3.ª » » »	194:000
4.ª » » »	388:000
Total	945:500
Adicionando para ferramentas e utensilios	30:000
temos um total de.	£ 975:500

Arredondando temos que com £ 980:000 obtemos todas as 4 séries de obras, feitas com grandes lucros para o empreiteiro.

2. — Conservação do fundeadouro — Dragagens

A área total da dragagem conforme indica a planta geral é de aproximadamente 160.000^{m2}, sendo 120.000^{m2} na bacia do rio Pungué, 1:600^{m2} metros quadrados junto do cais acostavel e 36:400^{m2} junto ao cais de guindastes.

Não ha indicação alguma sobre o volume de terras a dragar mas, não ha a encarar este ponto de vista, neste momento.

Porque varía de porto para porto e no mesmo porto com a natureza do produto da dragagem é dificil calcular a despeza de exploração anual com combustivel e pessoal incluindo reparações e conservação a fazer com uma draga, mas computando em £ 20:000, não nos desviamos muito do gasto anual.

O custo duma draga, varia com o tipo adoptado, mas para o calculo do orçamento podemos tomar, como convém, gastar com a aquisição de dragas e batelões £ 200:000.

Então ás £ 300:000 estimadas para a construção da 1.ª série de trabalhos temos de adicionar as £ 200:000 para a

aquisição de material de dragagens, e que prefaz um total de £ 500:000.

Estes numeros são dados, por excesso, para prever qualquer alta, quer nos materiais de construção, quer na mão de obra.

3. — Facilidades no embarque — Comprimento do cais e numero de maquinismos para carga e descarga

O comprimento do cais de guindastes, é 116 metros, e do cais acostavel 158 metros como já disse.

Evidentemente que o comprimento dos cais é função da quantidade de navios, e admite-se que, pelo menos, deve haver 1 metro de cais por cada 300 toneladas anuais de carga chegadas.

Hoje ha a tendencia de aumentar consideravelmente os cais para se manterem as linhas ferreas e se construirem os armazens afim de evitar despezas de carga e descarga,

São suficientes estes dois cais? Só a Direcção da Alfandega poderá informar sobre o assunto, mas, em minha opinião, não só o cais acostavel, como o cais de guindastes, tais como foram projectados, não satisfazem ao fim que se tem em vista.

Foi estudado o cais, para instalação rapida e economica do movimento de cereais?

Foi estudado o cais, para movimento de carvão e minerais?

É outra lacuna que tem o projecto.

E, o numero de guindastes, é suficiente?

Sobre a construção de armazens, o projecto não faz a minima referencia nem sobre a área nem sobre a sua posição em relação ao cais.

Que comprimento teem os armazens?

A estas preguntas que surgem logo, nada se póde responder porque o projecto nada diz.

Falta tambem indicar nos detalhes o tipo de guindastes a adoptar e sua posição em relação aos armazens e á via ferrea.

Em vista do que rapidamente expuz, tenho a honra de informar V. Ex.ª, que, em minha opinião:

O projecto não satisfaz tecnicamente, podendo antes chamar-se-lhe um ante-projecto, sujeito portanto a alterações e modificações grandes, com detalhes, a acrescentar.

Que a quantia de £ 1.500.000, que a Companhia do Porto diz ser necessario para a construção que ela chama 1.ª série de trabalhos, é excessivamente grande, pois com 1/3 do orçado por aquela Companhia se podem fazer as obras que ela inclue na 1.ª série. — O Director das Obras Publicas, *Luiz Acciaiuolli.*

N.º 114

Beira, 13 de Maio de 1927.

Ao Sr. Administrador Delegado — LISBOA.

OBRAS NO PORTO.

Tenho a honra de remeter a V. Ex.ª a informação que me foi prestada pelo Engenheiro Director das Obras Publicas sobre as obras que, segundo as comunicações de V. Ex.ª e os planos recebidos, se projectam realisar neste porto.

Infelizmente a informação confirma em absoluto, por uma fórma que excede a minha propria espectativa, quanto tenho referido a V. Ex.ª sobre falta de estudos para a realização de um tão importante trabalho, sobre deficiencia das obras projectadas em relação ás necessidades do tráfego, e sobre o exagero enorme existente, na verba indicada como provavel custo das referidas obras.

A carencia de estudos revelava-se com evidencia, como tive ocasião de dizer a V. Ex.ª, quanto ao assunto do local para lançamento do produto de dragagens. Revelava-se igualmente porque, sendo os trabalhos de construção e transformação de portos, precedidos sempre de longos e detalhados preparativos geologicos, hidrograficos e hidraulicos, os estudos feitos, segundo todas as informações que pude obter, foram em rapidas visitas de uns individuos estrangeiros que aqui passaram e, por ventura, os que os nossos compatriotas Frade e Loureiro, tenham secretamente levado na sua deligente viagem a Londres.

E no entanto, se a construção de um porto, com estudos executados pelos mais competentes profissionais, é sujeita sempre a graves erros de previsão, e o estudo de um porto como o da Beira, com um fundo geologico completamente ignorado, com as mais caprichosas e violentas correntes, que atingem a espantosa intensidade das cheias do ano ultimo, — não igualada em muitos locais do mundo — marginando uma cidade assente numa lingua de areia corrosi-

vel e cujo nivel é em grande parte inferior ao do mar, que em aguas equinoxiais e solisticiais a alaga em alguns pontos, e póde até inundar totalmente, o estudo dum porto como o da Beira, tem por força de constituir um importante problema da especialidade.

A deficiencia das obras projectadas, salta aos olhos dos mais leigos examinadores do assunto, desde que tenham conhecimento do que seja o tráfego actual, e o seu quasi seguro e rapido crescimento. Chega a parecer uma ironia querer corresponder ás instantes necessidades das regiões que o porto da Beira pretende servir, com a construção de um cais acostavel que, dará para um vapor grande ou dois vapores pequenos, e com o aumento de cinco guindastes no cais do Caminho de Ferro. Nem sequer a ampliação do fundeadouro se prepara, porque o lançamento dos produtos das dragagens tal como resolveram faze-lo, longe de ampliar o porto, estabelece bancos que, na melhor das hipoteses, a de não deslisarem novamente para o proprio fundeadouro, ou para as aguas da entrada do porto, ficarão constituindo um limite á área do fundeadouro, limite que deverá mante-lo, sem esperança de aumento, nas suas escassas dimensões actuais.

Se um cais para um ou dois vapores, cinco guindastes e uma muralha de um banco a cerrar o fundeadouro nos seus escassos limites, é que é preparar a Beira para o desenvolvimento da expansão de todo o interland que, querem que ela sirva, se com essa *primeira fase* de obras, se vão esgotar £ 1.500:000, dos 2 milhões de libras a que pelo contrato regulador do assunto, a «Beira Works» *está autorisada* a dispender com as obras, permita V. Ex.ª que eu diga, a intenção que existe da parte da empreza constructora e exploradora, por 99 anos, do porto da Beira, não é servir o tráfego do hinterland, não é resolver o congesticnamento do porto, não é cumprir as obrigações internacionais de Portugal, o objectivo dessa empreza é outro que, sob o aspecto politico, é dificil tentar definir, mas que, sob o aspecto comercial se vê suficientemente esclarecido com a exposição de numeros que passei já ás mãos de V. Ex.ª, e as deligencias junto de mim empregadas para a realisação desse enorme interesse.

O terceiro ponto que fica confirmado, pela informação do Sr. Director das Obras Publicas, e para o qual eu tomei a liberdade de pedir a atenção de V. Ex.ª, na defeza que me cumpre dos interesses dos contribuintes e da propria Companhia de Moçambique, é o imenso afastamento a que está o orçamento indicado pela «Beira Works», — e pela Com-

panhia de Moçambique, em boa-fé, mas sem que eu merecesse a honra de ser ouvido, transmitido ao Ministério das Colónias no oficio G/82, de 4 de Abril ultimo, que V. Ex.ª me remeteu por copia, — e o orçamento que o Sr. Director das Obras Publicas, com tanta largueza de dados, veio a apurar. O milhão e meio de libras reduz-se nas mais alargadas hipoteses, a umas simples 500 mil. Estou seguro que o Ex.mo Conselho de Administração, escrupuloso como é, de todos os tempos, nas suas relações com o Governo, estimará devidamente a informação que, tenho a possibilidade de fornecer-lhe, para poder rectificar aquela que, em plena boa-fé, transmitiu ao Governo.

Permita V. Ex.ª que eu considere ainda, ser esta a oportunidade, a qual não posso perder, visto encerrar naturalmente com a presente comunicação, a minha correspondencia com o Ex.mo Conselho, para expôr a V. Ex.ª que, Sua Ex.ª o Governador da Rhodesia do Sul me fez transmitir, por intermedio dos meus delegados á conferencia realizada em Salisbury, o seu pedido para que, eu me empenhasse porque as obras do porto da Beira, fossem alguma coisa mais do que, aquilo que a «Beira Works» propala fazer. Permita-me tambem V. Ex.ª que recorde a informação que em tempos prestei a V. Ex.ª de que, um alto funcionario do Foreign Office, que aqui passou como Inspector de Consulados, me dirigiu, por fórma, até, que classifiquei de impertinente, identica sugestão.

Para terminar permita V. Ex.ª que informe, em parte como repetição de anteriores informações, que numerosos factos e documentos me têm evidenciado que, é da autoridade portuguêsa, que tenho tido a honra de representar neste Territorio, e nas relações com os citados elementos estrangeiros, na nossa acção, na nossa sinceridade, que esses elementos confiam para a resolução do problema do porto — O Governador, *Henrique M Corrêa da Silva.*

Telegramas

Beira, 25 de Maio de 1927.

Da Associação Comercial — Para Presidente da Republica — LISBOA.

Comercio Beira tendo conhecimento Companhia Moçambique esquecendo deveres lealdade para com a Patria pretende entregar a estrangeiros Porto Beira abdicando direitos soberania vem perante Vexa como soldado brioso e como penhor da honra e do brio de Portugal rogar intervenção Vexa fim seja evitada pratica tal crime. — O Presidente da Assembleia Geral, *Eduardo Alberto Ferreira d'Almeida.*

Beira, 25 de Maio de 1927.

Da Associação Comercial — Para Ministro Colonias — LISBOA.

Comercio Beira alarmado com boatos sobre Obras Porto mediante contratos perante os quais tais obras não passam dum *bluff* e pretendem entregar antipatrioticamente em mãos não portuguesas por 99 anos Porto Beira e maior parte rendimentos deste Territorio. Constando bastarão taxas a cobrar num ano para pagar sobejamente obras reais projectadas sendo agravamento taxas apenas suportado comercio industria e agricultura Territorio quando só vantagens e isenções são para estrangeiros de que resultaria se tal crime fosse perpetrado a asfixia toda a actividade nacional além de representar afronta ao brio e honra Portugal pela completa desnacionalisação Porto Beira. Sciente do alto espirito patriotico Vexa e amôr sempre manifestado por Vexa nossas Colónias especialmente Provincia Moçambique Vexa desconhece maneira prejudicial para interesses nacionais como questão Porto está sendo encaminhada, vem comercio Beira rogar interferencia Vexa em tão grave problema. Comercio apoia orientação atitude patriotica Governador Territorio recusando ser cumplice traição Patria meditada Companhia Moçambique. — O Presidente da Assembleia Geral, *Eduardo Alberto Ferreira d'Almeida.*

Governo do Territorio da Companhia de Moçambique

Secção do Contencioso
Série de 1927
N.º 17

Beira, 17 de Maio de 1927.

Ex.mo Senhor Governador do Territorio — BEIRA.

Tendo tomado conhecimento dos contratos de 14 de Março de 1925, de 21 de Junho de 1926 e de 28 de Julho de 1926, e da carta de 22 de Fevereiro de 1927 do delegado especial da «Beira Works, Ltd.», aceite resignada ou regaladamente pelo Conselho de Administração da Companhia de Moçambique que a transmitiu para sua obediencia, documentos aqueles referentes ás obras do porto da Beira;

Entendendo que, como português, não posso colaborar nas negociatas realisadas ou combinadas pelos referidos contratos que, a meu ver, afectam, até, o proprio brio nacional;

Cumpro lealmente o doloroso dever de comunicar a V. Ex.ª que, como empregado, me recuso terminantemente a qualquer intervenção, mesmo de simples consulta, nos negocios do porto da Beira; e que, como cidadão, me reservo o direito, que dever se me afigura, de empregar todos os meios legitimos ao meu alcance para inutilisar o fim que os ditos contratos e documentos respeitantes teem em vista.

Admito muito bem que veja mal, que possa estar em erro. Não quero ter pretenção da minha infalibilidade. Habituado, porém, desde sempre a agir pela minha cabeça, quasi sempre contra os proprios interesses, a minha cabeça ordena-me tal procedimento. — O advogado Chefe do Contencioso, *Antonio Gonçalves Videira.*

Ex.mo Senhor

Tenho a honra de remeter a V. Ex.ª a defeza no processo disciplinar que me é movido. — Saude e Fraternidade, *Antonio Gonçalves Videira.* — Ex.mo Sr. Secretario Geral da Companhia de Moçambique — Beira, 7 de Junho de 1927.

Respondendo á acusação que lhe faz o Sr. Secretario Geral, no processo disciplinar que lhe é movido em virtude da nota do Contencioso n.º 17 de 17-5-1927, diz o advogado Chefe do Contencioso, Antonio Gonçalves Videira:

I

Sem prejuizo da consideração pessoal, que muita é, pela pessoa que exerce o governo deste Territorio (*) e pelos membros da Junta Consultiva, por onde o processo passará, individualmente tomados, — não reconhece o signatario nem ao Governo da Companhia de Moçambique nem á dita Junta, como tribunal colectivo, a independencia e isenção necessarias para o julgar, por isso que, como orgãos de administração da Companhia de Moçambique, a esta estão subordinados e com ela se teem de identificar, sob pena de confusão e desordem.

Ora, na essencia, quem está em causa é a propria Companhia de Moçambique, pela referida nota do Contencioso acusada de, por acção dos seus Administradores, ter, em prejuizo do Estado português, da soberania e brio nacionais, dos interesses do Territorio e dos proprios e legitimos interesses dos acionistas, realisando os contratos do porto da Beira, apenas para servir a voracidade da finança internacional, emboscada nos seus gabinetes de administração em Lisboa e no estrangeiro ou a eles ligada.

Em verdade, aqueles contratos em que, a contar do primeiro e basilar (de 14 de Março de 1925), não ha para a Companhia do Porto sequer a obrigação de fazer um buraco ou meter uma estaca, mas apenas e iniludivelmente o direito de perceber as receitas do porto, para tal fim desregradamente aumentadas; aqueles contratos, em que as despezas das obras que, por ventura, haja a veleidade de realisar, teem de ser, a par e passo, cobertas pelas receitas colhidas — por que não faz, nesse caso, a propria Companhia de Moçambique as obras? —; aqueles contratos, em que a Companhia do Porto, em caso de aflição podem bater á porta de qualquer rica casa de penhores, pondo no *prego* a propria Companhia de Moçambique e as construções e apetrechamentos do porto; aqueles contratos, em que, em sucessivos *travestis*, de mão em mão como as pombinhas da Cathrina, as poucas cautelas iniciais — para o Governo ver — vão sendo detorpadas, iludidas, — para o inglês ver —, a ponto de terem permitido o estolido arreganho dum tal senhor Libert Oury na carta de 22 do Fevereiro de 1927,

(*) Era encarregado do Governo o Sr. major de artilharia Walter Lima.

carinhosa ou subservientemente perfilhada pela Companhia de Moçambique, arreganho que, de cambolhada, além das receitas a propria lingua nos pretende levar; aqueles contratos, em que as Companhias do Porto nenhuma sanção teem para as suas faltas, faltas, é certo, que nunca se poderão dar, porque obrigações não ha da parte das mesmas Companhias, a não ser a dolorosa obrigação de arrecadarem os rendimentos do porto; aqueles contratos, que são pura e simplesmente uma monstruosidade juridica, nascida duma inepcia humanamente inconcebivel ou do condenavel intuito de expoliar o Estado, por 99 anos garantidos, das mais importantes das suas receitas, assim se continuando a obra iniciada pela fundação da *Mozambique Industrial;* aqueles contratos,...

Não; perdão. O signatario não deve, aqui, defender-se. O signatario não quer, de momento se quer, reconhecer á Companhia de Moçambique o papel de Juiz. A Companhia de Moçambique é a ré. Acusador o signatario. O Juiz e o tribunal hão-de ser outros ... se tiverem ouvidos para ouvir.

II

Pelas mesmas razões, não indica ninguem para seu defensor. Não quer que ninguem o defenda, por obrigação do cargo regulamentar do defensor. O defensor não deve ter assento na sessão da Junta em que este processo fôr julgado; expressamente de tal prescinde e tal requer o signatario.

Que cada um dos vogais dê o seu voto, conforme a sua consciencia, em face dos contratos, da carta de Oury, das informações e relatorios dos varios serviços e da consulta prestada pelo Contencioso e mais documentos respeitantes, lidos com olhos de querer ler, assim superindo o auxilio que um defensor cuidadoso poderia dar, ou que, por falta deste, o dê sem o exacto e minucioso conhecimento da questão, — é ao signatario indiferente porque repita-se, tendo por todos os vogais e pelo seu digno e consciencioso presidente a merecida consideração pessoal, não reconhece, não quer reconhecer á Junta, orgão da administração da Companhia de Moçambique, a ela subordinado, idoneidade para o julgar pela acusação que á mesma Companhia de Moçambique faz.

É certo que a nota de acusação cuidadosamente substitui a referencia aos negocios do porto pela vaga expressão — «determinada materia da Administração da Companhia de Moçambique». Não pode, porém, haver duvida de que é daqueles que se trata.

III

É o signatario acusado de insubordinação. Está certo. Como premio toma a acusação, a consola-lo dos dissabores porque tem passado ao serviço desta Companhia de «muitas e desvairadas gentes» e muitos e desvairados interesses, e dos mais por que terá de passar em consequencia da lama que vieram remover os sordidos alcatruzes daquela negra draga que ali está no porto, a fumegar com tal basofia que até parece querer meter medo a alguem.

O advogado Chefe do Contencioso insubordinou-se. Quem o julgar, porém, ha-de implicitamente julgar o nobilissimo procedimento do Governador deste Territorio, figura cavalheiresca doutros e melhores tempos, que, por aprumo e ombridade, em face dos mesmos factos, lançou desassombradamente airosa declaração da sua rebeldia e levou ao Largo da Biblioteca o logar que, com tanto acerto e patriotismo, vinha desempenhando.

IV

Que isto acabe depressa. *Hoc est in votis.*

Beira, 7 de Junho de 1927. — *Antonio Gonçalves Videira.*

Telegrama

TM. 10 — Ministro Colonias — *Seculo* — *Diario Noticias* — *Diario Lisboa* — *Situação* — *Voz* — *Correio Manhã* — *Ideia Nacional* — *Primeiro Janeiro* — Gabinete Reporters — LISBOA.

Companhia Moçambique realisou com presidente seus comités Libert Oury este em *travestis* Port of Beira Development Limited e Beira Works Limited contratos adjudicação exploração porto Beira condições desgraçadas colonia paiz. Contrato 14 Março 1925 desastradamente aprovado governo: artigo 15.º dá Companhia Porto todas receitas direitos taxas durante concessão mas Companhia Porto não tem obrigação fazer obras algumas artigo quarto fala obras pretende realizar não obras tem que realisar; artigo segundo Companhia Porto entrega Companhia Moçambique 120 mil libras acções mas Companhia Moçambique não pode negocia-las e artigo sexto Companhia Moçambique tem pa-

gar acções recebeu; artigo sexto Companhia Moçambique tem pagar Companhia Porto capital acções obrigações todas despezas fim dez anos salvo rendimentos porto chegarem para tudo assim sempre acontecerá visto artigo quinze obrigar Companhia Moçambique aumentar taxas direitos vontade Companhia Porto assim tendo vida 99 anos; artigo dezoito caso Companhia Porto falte suas obrigações contrato• será apenas anulado sem direito indemnisação; artigo primeiro diz Companhia Porto será portuguêsa mas artigo vinte quatro permite ampla cessão direitos qualquer empreza estrangeira. Termos este artigo tudo passou Beira Works contrato 21 Julho 1926 artigo primeiro limita porto circunferencia sem raio; artigo quinto diz custo obras pagar Estado será fixado previamente estes termos Companhia Moçambique participou Governo primeira série obras custaria um milhão quinhentas mil libras repartição tecnica afirma não poder custar mais quinhentas mil calculo largo, artigo oitavo aplica já maximo taxas direitos Decreto 17 Junho 1925 além doutras aplicação este Decreto eleva receitas anuais porto proporção nove contos ouro para 1:135 contos ouro calculos oficiais mais que quaisquer outras receitas territorio; artigo vinte tres alterando contrato inicial obriga Companhia Moçambique ou Estado caso Beira Works abandone concessão pagar-lhe ainda capital obrigações obras mais despezas. Este contrato sub-concessão altera profundamente contrato concessão. Contratos unilaterais Companhia Moçambique tudo dá concessionarios tudo recebem não precisando dinheiro obras pois termos artigo setimo primeiro contrato poderão pôr prego Companhia Moçambique apetrechamento porto. Findo prazo concessão Companhia Moçambique Estado terá herdar por 99 anos todos encargos contratos feitos prejuizo Estado soberania portuguêsa visto Estado para retomar administração terá pagar todas despezas capitais obras pelo preço pedirem tendo anualmente recolhido mais mil cem contos ouro. Objectivo Compauhia é firmar mão associação alguns administradores nacionais estrangeiros receitas porto após Estado retómar administração Territorio. Libert Oury carta oficial pretende regulamentos porto em inglês declara ninguem mesmo Capitão Porto pode intervir. Pedimos auxilio patriotico imprensa portuguêsa forçar Companhia publicar contratos ilucidação publico. Companhia não tem cumprido suas obrigações regulamentares interesse publico é apenas balcão; Companhia Moçambique afim evitar divulgação negociatas porto fez apreender policia periodico local subsidiado Oury trazia publicado sentença Juiz Comarca artigo

sobre isto assim impedindo acção Estado. Termos artigo treze Decreto 17 Maio 1897 Governo tem dever retomar administração Territorio sem obrigação qualquer indemnisação. — *Antonio Videira*, advogado chefe Contencioso Companhia Moçambique — *Ferreira Almeida*, medico vogal junta Administração — *Teles Palhinha*, advogado presidente Comissão Administração Urbana.

Nota — Este telegrama não foi publicado por nenhum dos jornais a quem foi dirigido. Porque? Não sabemos. Um telegrama de Lisboa diz-nos que *os jornais não lhe pegáram por ser um assunto muito melindroso?!!!*

Na verdade o assunto é melindroso. Mais do que isso, é grave, é importantissimo para os interesses do Paiz, é vital para os interesses deste Territorio.

Apelámos para o auxilio patriotico da imprensa portuguêsa para defender os interesses, o brio e a honra de Portugal, e a soberania portuguêsa tão comprometida nestes Territorios, e a resposta que obtivemos, foi que, o *assunto era melindroso!!!*

Pediu-se o auxilio a imprensa para obrigar a Companhia de Moçambique a publicar os contratos a fim de que toda a gente os podesse lêr, e apreciar os intuitos patrioticos que os geraram.

A imprensa respondeu que, o *assunto era melindroso!!!*

Isto na verdade é animador, a gente sente-se bem no meio de tanta e tão grande indiferença e começamos a pensar que afinal a Companhia de Moçambique deve ter razão. Até parece que o judeu Oury interessou a imprensa de Lisboa na *negociata* do Porto da Beira!!!

MINISTERIO DAS COLONIAS

DIRECÇÃO GERAL DAS COLONIAS DO ORIENTE

1.ª Repartição — 3.ª Secção

Decreto n.º 10:853

Atendendo ao que me representou a Companhia de Moçambique;

Usando da faculdade que me confere o n.º 3.º do artigo 47.º da Constituição Politica da Republica Portuguêsa:

Hei por bem, sob proposta do Ministro das Colonias, decretar o seguinte:

Artigo 1.º É autorisada a Companhia de Moçambique a adoptar no porto da Beira a seguinte tabela maxima de impostos:

Direitos de cais:

Importação, 2$25, ouro, por tonelada metrica.

Transito ascendente, 1$80, ouro, por tonelada metrica.

Exportação, 1$12,5, ouro, por tonelada metrica.

Imposto de farolagem e dragagem:

$06,25, ouro, por tonelada de arqueação liquida (equivalente a 2^{m3},83).

Taxa por passageiro a embarcar:

2$25, ouro.

Taxa de dragagem:

$11,25, ouro, por tonelada de arqueação bruta.

Art. 2.º A autorisação a que se refere o artigo anterior é concedida sem prejuizo das medidas de protecção á bandeira nacional já adoptadas ou que o venham a ser.

Art. 3.º Fica revogada a legislação em contrario.

O Ministro das Colonias assim o tenha entendido e faça executar.

Paços do Governo da Repulica, 17 de Junho de 1925. — *Manuel Teixeira Gomes — Henrique Monteiro Corrêa da Silva.*

Decreto n.º 12:878

Atendendo ao que me representou a Companhia de Moçambique:

O Governo da Republica Portuguêsa, sob proposta do Ministro das Colonias, ha por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º A tabela anexa ao artigo 1.º do Decreto n.º 10:853, de 17 de Junho de 1925, é alterada pela seguinte fórma:

Onde se diz: «Imposto de farolagem e dragagem», passa a ser:

«Imposto de farolagem e balisagem».

Onde se diz: «Taxa por passageiro a embarcar», passa a ser:

«Taxa por passageiro a embarcar ou desembarcar».

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrario.

Os Ministros de todas as Repartições assim o tenham entendido e façam executar.

Paços do Governo da Republica, 23 de Dezembro de 1926. — *Antonio Oscar de Fragoso Carmona — José Ribeiro Castanho — Manuel Rodrigues Junior — Abilio Augusto Valdês de Passos e Sousa — Jaime Afreixo — Antonio Maria de Bettencourt Rodrigues — Julio Cesar de Carvalho Teixeira — João Belo — José Alfredo Mendes de Magalhães — Felisberto Alves Pedrosa.*

ORDEM DO GOVERNO DO TERRITORIO

N.º 5:547

Usando da autorisação concedida pelo Decreto n.º 10:853 de 17 de Junho de 1925, rectificado pelo Decreto n.º 12:878 de 23 de Dezembro de 1926;

Hei por conveniente determinar que, pela Capitania dos Portos deste Territorio, passe a ser cobrada da navegação, no porto da Beira, a taxa de dragagem de $07,5 ouro, por tonelada de arqueação bruta.

As autoridades e mais pessoas a quem o conhecimento desta competir, assim o entendam e cumpram.

Secretaria Geral do Governo do Territorio da Companhia de Moçambique, na Beira, 20 de Julho de 1927. — O Governador interino, (ass.) *Antonio Cardoso de Serpa.*

Nota

Vamos com um exemplo mostrar a quanto monta a despeza dum navio só com a aplicação do disposto na Ordem n.º 5:547. Conseguimos em Lourenço Marques os numeros que nos vão servir de base para os calculos que vão seguir-se.

Em 1925 entraram em Lourenço Marques, da Companhia Nacional de Navegação, 112:870 toneladas brutas de arqueação, que pagaram por: cais, luz electrica, guindastes (incluindo serviços extraordinarios nocturnos), rebocadores, capitania e cartas de saude . . . . £ 1:860

A mesma tonelagem se viesse ao porto da Beira pagaria actualmente só pela nova taxa de dragagem ($07,5 ouro) . . . . £ 1:881

Mas, se á mesma tonelagem se aplicasse a taxa maxima autorisada pelos Decretos n.os 10:853 e 12:876 como queria o Sr. Oury na sua celebre carta atraz publicada teriamos que, só para dragagem, a Companhia Nacional de Navegação teria de pagar pelas 112:870 toneladas . . . . . . £ 2:820

A mesma tonelagem pagaria pelos direitos já existentes cerca de . . . . £ 500

Quer isto dizer que a Companhia Nacional de Navegação

pagaria no porto da Beira só pela taxa de dragagem mais que em Lourenço Marques por todos os serviços do porto. O que será quando o empreiteiro Oury tiver aplicado todas as ventosas de sucção na economia deste Territorio?!!!

O *Diario de Lisboa*, publicou no n.º 779 de 20 de Outubro de 1923, uma entrevista entre o Sr. Cunha Leal e um dos seus redactores que a seguir transcrevemos:

Levantou o Sr. Cunha Leal, como sub-«leader» do partido nacionalista, no Parlamento, a questão das negociações que em Londres uma missão chefiada pelo Sr. Dr. Augusto Soares, está realisando ácerca de Moçambique.

Fomos ouvi-lo e eis o que nos disse:

— Referi-me, num dos meus discursos, ao engenheiro Sr. Alexandre Galvão, que foi director do Caminho de Ferro de Lourenço Marques, inspector das obras publicas de Moçambique e uma das pessoas que acompanhou o general Sr. Freire de Andrade nas negociações falhadas entre a União Sul-Africana e a provincia, para um novo convenio. Por erro de informação, tanto eu como Alvaro de Castro, dissemos que o engenheiro Galvão era, tal como o engenheiro Sá Carneiro, partidario da entrega do porto e caminho de ferro a uma empreza particular. Reconheço que fomos enganados nesta informação. Recebi uma carta do engenheiro Galvão de que, embora ela seja particular, lhe dou conhecimento na integra, certo de que ele me perdoará:

Lisboa, 8 de Outubro de 1923.

Ex.mo Sr. Eng.º Cunha Leal e meu
Ex.mo Camarada:

Lendo no extracto parlamentar de alguns jornais de hoje a afirmação, que lhe é atribuida, de que eu defendo a entrega do porto e caminho de ferro de Lourenço Marques a uma Companhia particular, apresso-me a informá-lo de que *nunca defendi tal ideia* que acho mesmo criminosa.

Eu creio que a afirmação que lhe é atribuida não é exacta, tanto mais que eu não faço parte da missão que em Londres se está ocupando do assunto a que V. Ex.ª se referiu.

Mas seja-o ou não, aproveito o ensejo para lhe fazer conhecer o meu modo de ver, absolutamente em concordancia com o seu.

A entrega do porto e caminho de ferro a uma companhia particular é a entrega, *disfarçada,* á União-Sul Africana!

Mas deixe-me preveni-lo disso: *se ainda desta vez não abrirem brecha em Lourenço Marques, creio bem que a abrirão, se não a abriram já, na Beira. Eu creio poder afirmar que a Companhia de Moçambique não tem o necessario controle sobre o porto do Beira.*

Veja V. Ex.ª este caso da Beira já que com tanto patriotismo se está ocupando do assunto de Moçambique. Por ali, está o General Smuts crente que poderá começar o condominio de Moçambique.

Mas, voltando ao assunto que me levou a escrever esta carta, se a afirmação realmente tiver sido feita por erro de informação espero o favor do seu desmentido.

Subscrevo-me camarada mt.º at.º, *A. Galvão*, Coronel de Engenharia.

Uma pequenina observação: não duvido do Sr. Ministro das Colonias. Mas, o homem que está encarregado das conversas preliminares *sobre o convenio, é o Sr. Dr. Augusto Soares, administrador-delegado da Companhia de Moçambique, interessada em que o porto da Beira caia em poder de uma organisação que represente, pelo menos, o condominio da União Sul-Africana naquele porto.* Um dos seus conselheiros tecnicos, é o engenheiro Sá Carneiro que, numa comissão nomeada pelo Sr. Rodrigues Gaspar, se bateu bravamente pela entrega do caminho de ferro e porto de Lourenço Marques a uma companhia particular, ideia reputada criminosa pelo seu colega Galvão.

Não duvido das afirmações do Sr. Ministro das Colonias, mas mantenho que, se ele tivesse propositos contrarios, «não podia ter escolhido melhores representantes».

As minhas informações sobre o engenheiro Galvão eram realmente pouco fundadas e fico-lhe grato pela circunstancia deste desmentido «**me ter permitido pôr todos os verdadeiros patriotas de sobreaviso**» quanto ás manobras que o governo acha tão claras e eu, decididamente, não chego a compreender.

Como a Companhia de Moçambique tem cumprido a sua Carta Organica

Em Janeiro de 1899 apareceu um livro intitulado «*Moçambique 1896-1898*». Assinava-o Joaquim Mousinho de Albuquerque. Infelizmente para muitos portugueses, este nome já não evoca o Homem que manejando a pena como manejava a espada, verberou, chicoteou, desancou os politicos que o quizeram governar e dirigir do poleiro do Terreiro do Paço. Este nome para muitos já não evoca o Heroe que fez ecoar pela Europa inteira o nome de Portugal, e impoz á admiração e respeito de todo o mundo o valor e bravura dos seus soldados.

A pouco e pouco, tudo se tem perdido nesta feira de vaidades, nesta deliquescencia moral a que vimos assistindo nestes ultimos 30 anos da nossa historia.

São deste Homem que, talvez tivesse errado, *mas se conservou sempre português*, as palavras que vão seguir-se, condenando como prejudicial aos interesses e honra do paiz a acção da Companhia de Moçambique dentro deste Territorio.

A paginas 46.

«Os unicos pontos ocupados na costa pela Companhia de Moçambique era a Vila da Beira, de recente criação, a antiga praça de Sofala, em ruinas e quasi despovoada, e a ilha da povoação de Chiloane.

«Os territorios de Manica e Sofala haviam atingido outrora um certo grau de prosperidade á qual puzeram o ultimo termo a invasão vátua de 1833. Desde então de todo abandonados por nós, acharam-se incorporados nos estados do Gungunhana, que dominava até á costa, dando lugar o medo dos vátuas e a progressiva ruina de Sofala á mudança da capital do distrito para Chiloane. Estas duas povoações tinham perdido toda a sua importancia desde a fundação da Beira e não se vê como a possam recuperar. Na Beira a Companhia fizera algumas construções ligeiras e os particulares nacionais e estrangeiros, atraídos para ali por ser o ponto mais proximo da Machona, construiram muitas casas e faziam comercio activo. Mas, não obstante as clausulas expressas da Carta Orgânica, pouco ou nada fizera a Companhia em favor da colonisação e dominio

português. O Caminho de Ferro construiu-se nas desastrosas condições do contrato de 1884, as minas de ouro em Manica estavam quasi na sua totalidade nas mãos de ingleses, explorações agricolas só havia uma com visos de seriedade e esperanças de prosperidade futura, e, para dominar, para tributar os indigenas do interior a Companhia fizera com o Gungunhana um tratado em que oficialmente reconhecia os seus direitos á soberania daqueles territorios e se colocava, de facto, aos olhos dos pretos, na situação vexatoria de protegida do régulo. Como sucede em geral foi o Gungunhana que não cumpriu as suas promessas e a Companhia pouco ganhou com o tal tratado, além da humilhação porque fez passar mais uma vez, aos olhos do régulo, o nome de português e o nosso Governo. Batido e aprisionado o Gungunhana, não quiz a administração da Companhia ficar atraz do Governo e mandou uma expedição bater os vátuas que residiam no seu territorio, objectivo aliás de facil realisação porque os vátuas tinham fugido, receosos de que os indigenas do territorio, perdido o medo ao régulo, se sublevassem e os matassem em desforra do pezado jugo que por tantos anos haviam sofrido.

«Desaparecido o Gungunhana e os seus representantes, nem por isso o territorio da Companhia de Moçambique ficou submisso e avassalado por completo. O Barué estava em rebelião aberta sem que da parte da Companhia tivesse havido o menor esforço para o reduzir á obediencia e, na Gorongoza e nos prazos em volta de Sena, os antigos capitães de Manuel Antonio de Sousa revoltavam-se com frequencia contra a Companhia que os acomodava com presentes sem fazer por aniquilar aquele foco de rebeldia.»

A paginas 153 e seguintes diz:

«Entre as Companhias soberanas criadas em territorio portuguès na Africa Oriental cabe o primeiro lugar, pela importancia dos terrenos concedidos e dos capitais efectivamente empregados, á Companhia de Moçambique.

«Limitando este exame ás relações entre essa Companhia e o Estado e aos serviços que consequentemente ela tem prestado na realisação dos fins de utilidade publica para que foi criada, veremos como nela se exemplificam todos os inconvenientes que deixei apontados para essa fórma de exploração dos territorios africanos.

«Os fins de interesse geral do Estado, que se teve em vista ao conferir-lhe a Carta, foram os de ocupação efectiva do territorio concedido, colonisação portuguêsa, exploração

agricola e mineira, construção de caminhos de ferro, estradas, telegrafos e outras obras de utilidade publica.

«Vejamos como a Companhia se tem desempenhado destes encargos.

«Como já ficou dito no livro primeiro á excepção das regiões que na época da sua constituição já se achavam sob o dominio do Governo ou do Gungunhana, seu vassalo nominal, a Companhia nada tem feito no sentido de submeter os territorios concedidos.

«A sua acção ocupadora tem-se limitado á area onde já, embora menos intensivamente, se exercia a soberania portuguêsa.

«A região do Barué nunca estivera submetida ao nosso Governo, entretanto o régulo Macombe mantivera relações com os Governadores de Téte e, desta vila, íam aí comerciar alguns individuos.

«Mais tarde o capitão-mór Manuel Antonio de Sousa exerceu ali bastante influencia, chegando a levar os baruistas como nossos auxiliares nas guerras contra o Motontora em 1887 e 1888.

«Esta gente, porém, quando viu o capitão-mór prezo no Kraal do Motassa pelos ingleses, julgou que nunca mais voltaria e lançou mão de todas as fazendas, marfim, armas, etc., que ele lá deixara em deposito.

«Como Manuel Antonio regressasse e pretendesse tomar-lhes contas do que lhe haviam roubado, os baruistas revoltaram-se e, no ataque á aringa de Inhachicondo, embora o capitão-mór levasse consigo alguns brancos da guarnição de Manica e uma boca de fogo conseguiram derrotar as suas forças morrendo ele na acção.

«Aparece então um inglês, M'jojo, cujo verdadeiro nome era Taylor *amigo* de Macombe, agente da Chartered Cy., o qual ajudou a defender a aringa. Em seguida mandou-se uma expedição para bater o Barué comandada pelo primeiro tenente da Armada Real, João de Azevedo Coutinho. No ataque á aringa de Mafunga explodiu um cunhete de polvora, matando alguns brancos e ferindo o proprio comandante. Uma força regular teria continuado o ataque, mas aquele bando de pretos indisciplinados apossou-se de terror, fugindo em debandada e forçando a retirar o seu valente comandante e os poucos brancos que o acompanhavam. Assim estava o Barué quando morreu Macombe e os seus dois filhos disputaram a chefia.

«Taylor ajudou sempre um deles. Antes, fôra nomeado capitão-mór daquela região pela Companhia (!) e serviu-se do acrescimo de influencia que lhe dava este cargo para

trabalhar para a Chartered Cy. ou sómente para si mesmo. O caso é que conseguiu que nenhum português podesse entrar no Barué; os pretos não lhe consentiam! E neste estado continuou aquele paiz, sem que a Companhia houvesse tentado qualquer esforço para anular os tristes resultados da nomeação de Taylor para capitão-mór.

«Esse mesmo Manuel Antonio de Sousa, de que mais duma vez já tive de falar, era o *muzungo* mais poderoso na Gorongoza. Morto ele, os seus capitães, entre os quais se distinguia um tal Cambuemba, bem como uns *muzungos* Azevedo e Luiz e a filha de Manuel Antonio, D. Victoria de Sousa, continuaram a exercer grande influencia naquele prazo e nos que avisinham Sena. A autoridade de D. Victoria, ora contestada ora apoiada pelo Cambuemba, fazia-se sentir não poucas vezes da fórma mais barbara e os antigos *capitães* do pai estavam sempre prontos a revoltar-se para roubar. A Companhia por intermedio do seu agente aplacava estas rebeldias com presentes aos chefes e assim os prazos de Sena nunca tinham paz segura, que ali permitisse ou exercer-se o comercio e manter industrias com probabilidades de exito.

«Da Gorongoza fizera uma sub-concessão a uma Companhia que tomou o nome do prazo. Limitou-se a sua acção de principio a pagar vencimentos ou tributos aos *muzungos* influentes para os trazer contentes e socegados. Mas, em 1896, tendo ido para ali o Dr. Mateus Sampaio, que entendeu dever pôr as coisas em ordem e proceder á exploração do prazo de que fôra nomeado administrador, revoltaram-se os pretos, correndo ele e as pessoas da sua familia que o acompanhavam, serio risco de vida, conseguindo por fim retirar, para a Beira. A Companhia de Moçambique poz então as suas forças em campo mas eram tão fracas que não poderam pacificar a Gorongoza nem os prazos de Sena. Em 1897 o Governador da Zambezia, João de Azevedo Coutinho, foi a Sena e, com forças do Governo bateu o Cambuemba e seus sequazes.

«Acerca das relações com o Gungunhana já no livro primeiro mostrei a fórma timida e ambigua como a Companhia procedeu, reconhecendo-lhe direitos soberanos sobre o territorio e contratando com ele nessas condições.

«O recente livro «*Dezoito anos em Africa*», em que são cabalmente refutadas todas as acusações que ao Conselheiro José de Almeida tinham sido feitas pelo Conselheiro Antonio Ennes no seu livro «*A Campanha de 1895*», expõe desenvolvidamente as relações da Companhia com o régulo vátua e, se demonstra as boas intenções do negociador do

tratado, revela bem o conhecimento que este tinha da indole pacifica da Companhia de Moçambique, em paralelo com a sua visinha South Africa Company que tão bem soubera bater a gente de Lobengula.

«São estes, de facto, os serviços que a Companhia tem prestado na missão que lhe compete de submeter os indigenas e garantir segurança a quem pretende exercer o comercio, agricultura e industrias no interior. E, como provo do dominio que directamente exerce nos seus territorios, é eloquente o que sucedeu em 1898 quando, carecendo a comissão de delimitação da fronteira do Barué de um numero de carregadores bastante elevado, foi preciso mandal-os vir de Inhambane porque a Companhia *não os podia fornecer*. Tambem por falta de carregadores houve grandes dificuldades e demoras na instalação das colonias militares de Manica e Mossurize.

«Relativamente á colonisação era a Companhia obrigada pelo artigo 10.º da sua carta a estabelecer nos seus territorios durante os cinco primeiros anos da sua constituição até mil familias de colonos portugueses, fornecendo-lhes casa de habitação, terreno para cultura e instrumentos agrarios. Até 1896, quer dizer durante o referido prazo nada disso se tinha feito, tomando depois a Companhia uma feição mais nacional o que não obsta a que, se o Governo, no cumprimento do § 16.º do artigo 7.º do novo Decreto de 17 de Maio de 1897, mandasse para a Beira cem colonos em cada ano, tudo nos leva a crer que a Companhia reclamaria por os não poder empregar ou faria o mesmo que até 1896 — deixa-los ao abandono.

«Determina o artigo 18.º da Carta da Companhia que «os empregados que exercerem profissões administrativas, os fiscais bem como chefes de policia de mar e terra, serão em regra cidadãos portugueses e, quando excepcionalmente sejam estrangeiros, ficarão em todos os actos que pratiquem no exercicio das suas funções sujeitas ás leis, autoridades e tribunais portugueses, obrigando-se a renunciar ao seu fôro especial para se tornar efectiva esta sujeição»,

«Pois bem, no ano de 1894 o tesoureiro geral, e director, o engenheiro auxiliar e um dos amanuenses da repartição de Agrimensura, o director e o inspector de *claims* da repartição de minas, o director da repartição de obras publicas e o capitão do porto eram estrangeiros e não tinham cumprido a clausula da renuncia com o claro sofisma de que não exerciam *funções fiscais ou administrativas*. De então para cá tem aumentado muito a proporção dos empregados portugueses.

«Quanto á exploração directa do territorio já mostrei que pouco ou nada tem feito a Companhia. Usando da faculdade de fazer sub-concessões, tem-se limitado a um papel que igualmente poderia ter desempenhado o Estado, sem necessidade desse intermediario. E assim não existe uma unica mina directamente explorada pela Companhia e, sob o ponto de vista agricola e industrial, a unica exploração séria é a colonia do Buzi — Companhia sub-concessionaria essencialmente portuguêsa, cujo capital é só português e só tem empregados portugueses. Convenço-me que, se houvesse sido pacificado e dominado todo o territorio de Manica e Sofala e posto aí em vigor o regimen dos prazos da Zambezia com pequenas alterações, além de todos os resultados que a Companhia tem obtido, ter-se-hia povoado e nacionalisado o territorio sob a administração directa do Governo, sem que se tivesse deixado de alcançar um só dos resultados com que tanto reclame se tem feito á Administração da Companhia. Bastaria para isso pôr de parte o formalismo burocratico, o acanhamento de ideias e a centralisação em Lisboa, que até hoje tem esterilisado as tentativas feitas com elementos oficiais e sob a acção directa do Governo. Parece-me que mais simples e seguro teria sido proceder desta fórma, do que criar grandes Companhias com capital estrangeiro. E as pequenas concessões, prazos, minas, etc., em que os estrangeiros deviam ter, é claro, largo quinhão, teriam mais eficazmente desenvolvido e explorado as riquezas daqueles territorios do que o tem feito a Companhia de Moçambique. Finalmente em materia de melhoramentos materiais tambem como já ficou dito, a Companhia não tem prestado ao Estado os serviços para que foi criada. A sua acção tem-se limitado quasi exclusivamente a obras no porto e Vila da Beira. O Caminho de Ferro de Manica que fôra uma das causas determinantes da sua criação, não o construiu nem explora directamente. Passou-o a Beira Railway Cy. ou a Cecil Rhodes que *todo lo manda nessa empreza.* Por essa fórma tambem o Governo poderia ter construido, contratando directamente com a Companhia sub-concessionaria em iguais ou melhores condições.

. . . .

«Foi, em principio, um mal essa concessão, desculpavel pelas circunstancias angustiosas do momento em que foi feita. É impossivel anula-la, como impossivel é acariciar a esperança de ver ainda passar para mãos portuguesas a maioria das suas acções. O que restava fazer? A troco da prorrogação do prazo da concessão e da tolerancia por actos passados que justificavam a rescisão do contrato, po-

deria e deveria o Governo ter-lhe dado uma nova carta em que se impozessem por uma fórma mais pratica e ezequivel as obrigações de nacionalisação, colonisação e ocupação dos seus territorios. Nesse sentido fiz diversas indicações ao Governo que, infelizmente, foram pregadas no deserto. Parecia-me que, emquanto não estivesse definitivamente demarcada a fronteira, nos achavamos em perigo de perder territorios importantes porque, á tendencia expansiva dos aventureiros da Machona que procuram sempre caminhar para léste, não se opunha por parte da Companhia de Moçambique uma corrente contraria por meio da colonisação e ocupação da nossa fronteira. Para evitar este perigo propuzera eu ao Governo que exigisse da Companhia pagar todas as despezas para submeter e pacificar por uma vez o Barué, a Gorongoza e os prazos de Sena e manter uma guarnição de tropas europeas não inferior a uma companhia de guerra de infantaria, no estado completo, e uma bateria de artilharia e a construir perto de Macequece as obras de fortificação reputadas indispensaveis para dominar os vales do Revué e Mazoi. Emquanto fossem precisas, a Companhia pagaria tambem as forças indigenas indispensaveis para assegurar o socego e ordem do territorio. Propozera tambem, para complemento da rêde telegrafica da Provincia que fosse obrigada a ligar Sena com um ponto que seria determinado no limite norte do distrito de Inhambane, afim de se completar por esta fórma, a ligação de Lourenço Marques com Quelimane, e mais tarde, com Moçambique. Outras medidas teria tambem a propôr se tivesse sido ouvido antes da concessão da nova carta á Companhia. Mas, a verdade é que, embora pareça extraordinario, sendo eu Comissário Régio na Provincia de Moçambique, o primeiro conhecimento que tive do Decreto de 17 de Maio de 1897 foi por um periodico que o inseria.

«A nova carta bem poucas vantagens trouxe para o Governo em compensação dos favores concedidos. No § 1.º do artigo 4.º fixa a quantia qne a Companhia deverá entregar anualmente ao Governo (10:410$000) para satisfazer metade das despezas dos serviços judiciais e eclesiasticos no seu territorio. Entendia eu que esses serviços deviam ser pagos na totalidade pela Companhia, sendo ela que regulasse a divisão judicial, o numero de comarcas, bem assim o das freguezias, etc. O artigo 5.º determina que, em caso de guerra no territorio concedido, o Governo pagará á Companhia *unicamente* (*sic*) os fornecimentos feitos ás tropas que ele mandar. Dispõe neste caso o Governo das forças da Companhia, pagando-lhe *apenas* (*sic*) o ex-

cesso de despeza feita com o levantamento e manutenção de tais forças! Quasi dispensa comentarios este artigo. Por não ter a Companhia, forças bastantes para manter a ordem, ou devido a má administração, dá-se um caso de rebelião no seu territorio e o Governo obriga-se a mandar forças sufocar esta revolta, pagando *unicamente e apenas* todas as despezas! Só não paga aluguer pelo material de guerra da Companhia e transportes (*).

«Um perigo que ameaça constantemente a Provincia, resulta da faculdade que a Companhia tem de alterar as pautas aduaneiras no seu territorio. É certo que carece de autorisação do Governo mas, pela disposição do § 2.º do artigo 7.º, que reputa aprovados os regulamentos que obtiveram resolução definitiva no prazo de 4 meses da data da sua apresentação na secretaria do Ultramar, e sendo conhecidas as demoras usuais daquela secretaria, pode muito bem suceder que apareça uma pauta em vigor na Beira que seja uma fonte de contrabando para a Zambezia sem que o Governo Geral tenha tido prévio conhecimento.

«Parecia portanto que, pelo menos, essas alterações deveriam ser comunicadas pela Companhia ao Governo Geral da Provincia, donde subiriam informadas ao Ministerio, caso a sua resolução excedesse á alçada daquela autoridade.

«Da falta de energia usada para coagir a Companhia ao cumprimento das clausulas da sua concessão e da fórma como lhe foram concedidas, sem compensações correlativas para o Estado, os beneficios da sua nova Carta, ressalta o inconveniente de manter sob a vigilancia do Governo fraco dum pequeno paiz grandes Companhias poderosas, de capitais cosmopolitas.»

***

São passados 28 anos sobre as palavras de Mousinho de Albuquerque. Procurou a Companhia de Moçambique emendar-se? Penitenciou-se dos seus erros e crimes? Passou a cumprir com fidelidade os compromissos tomados para com o Estado? Não.

Da analise que seguidamente vamos fazer da fórma como

(*) Por este artigo será de grande vantagem para a Companhia ter uma guerra anual em qualquer ponto do seu territorio. Os auxiliares que ela levanta são pagos pelo Governo e ás tropas todas fornece alimentação a Companhia á custa do Governo. Tudo isto representa dinheiro que fica no territorio e pode dar lugar a que a Companhia faça negocios muito lucrativos.

tem cumprido a sua Carta Organica, de 1899 para cá, ressaltará bem nitidamente que só á complacencia e á cumplicidade criminosa dos Governos da Monarquia e especialmente dos da Republica, se deve o estarem ainda estes territorios, sob a sua administração desnacionalisadora.

Os politicos confundiram a politica com os negocios, transformando os mais altos postos do Estado em escritorios das empresas e das Companhias que os tomaram ao seu serviço.

Os individuos que pretendiam governar-se, entravam na politica, transformando-a em trampolim donde saltavam para as gerencias e administrações de Bancos e Companhias que por seu intermedio teem de facto governado o paiz.

Os politicos ao sol da finança e dos potentados, tendo confundido os interesses do Estado com os das Companhias, são os responsaveis pela lamentavel sobrevivencia destas e em especial da Companhia de Moçambique.

E se isto não é assim, como se compreende por exemplo que o Sr. Dr. Augusto Soares, Administrador-Delegado da Companhia de Moçambique tenha sido agora eleito Presidente do Directorio do Partido Republicano Português, e tenha ha tempos um jornal da capital anunciando a sua candidatura á Presidencia da Republica, para, passados poucos dias, informar os seus leitores que, contra Sua Excelencia, haviam sido passados mandados de captura, por implicado na falencia fraudulenta do Banco Industrial Português ?!

Nós bem sabemos que o regimen lhe deve relevantes serviços, e dentre eles, queremos apenas salientar um o mais importante.

Quando o ministro alemão foi ao Ministerio dos Estrangeiros fazer em nome do seu Governo a declaração de guerra a Portugal, Sua Excelencia então ministro, teve um gesto que marca — levantou-se, poz-se em pé para o ouvir. O gesto é tudo . . . O resto quasi nada.

Decreto de 17 de Maio de 1897

Artigo 6.º Na administração do Territorio que lhe está concedido a Companhia é igualmente obrigada a atender ás seguintes clausulas:

§ 1.º São estabelecidas escolas de instrução primaria em todas as povoações de mais de 500 habitantes.

Cumpriu a Companhia de Moçambique esta obrigação para com o Estado? Não cumpriu.

Em todo o caso quem lê o *Boletim* da Companhia nu-

mero 15 de 1 de Agosto de 1927 fica talvez convencido de que ela não tem descurado este assunto, porquanto veem publicados os nomes das escolas existentes no Territorio sem descriminar as que por ela foram criadas e mantidas, e as que pertencem a iniciativa particular.

O quadro seguinte tira todas as duvidas:

Escolas do Territorio

Escolas	Sexos	Propriedade	Por quem são regidas
Na Beira:			
Artes e Oficios	Masc.	Da Missão de N. S.ª do Rosario	Padres
Eduardo Vilaça (*) . . .	Mixta	Da Comp. de Moç.	4 profes. sendo 3 diplomodos
Oliveira Martins (**). . .	»	Das irmãs missionarias de Maria	Irmãs
Padre Rafael (nocturna)	Masc.	Da Missão	Padres
Tito de Carvalho (***) . .	»	Da Comp. de Moç.	»
No Buzi:			
Nova Luzitania	»	Da C. C. do Buzi	Um empreg. da C. C. do Buzi nas horas de folga 1h de manhã e 1h de tar.
Em Chimoio:			
Amatongas	»	Da Missão	Padres
Marehua	Mixta	» »	Mestiço
Carambota.	»	» »	»
Sandulo	»	» »	»
Caldas Xavier (****) . . .	»	Da Comp. de Moc.	1 prof.ª diplo.ª
Em Manica:			
Freire de Andrade (*****)	»	» » »	Padre
Nocturna.	Masc.	Da Missão	»
Penhalonga	Mixta	» »	Mestiço

(*) Creada em 1915.

(**) Esta escola foi estabelecida em 1895 para indigenas do sexo feminino. Quando se estabeleceram na Beira as irmãs franciscanas missionarias de Maria a Companhia de Moçambique entregou-lhes a escola. Como não tivesse frequencia nunca funcionou. As irmãs organisaram para cumprimento desse legado um internato para indigenas. Depois abriu um externato para europeus que durante muito tempo funcionou com o nome de escola dos Santos Anjos. De facto portanto esta escola não existe como escola da Companhia de Moçambique.

(***) Creada em 9 de Julho de 1895.

(****) Creada em 1926.

(*****) Creada em 11 de Março de 1901.

Escolas	Sexos	Propriedade	Por quem são regidas
S. Fran. da Machipanda	Mixta	Da Missão	Mestiço
St. Antonio do Chimezi	»	» »	»
Inhaombe	»	» »	»
Chua	»	» »	»
Colonia	»	» »	»
Duda	»	» »	»
Chirara	»	» »	»
Em Mambone:			
Pery de Lind(*)	»	Da Comp. de Moç.	»
Em Sofala:			
Marqueza de Fontes (**)	Masc.	» » » »	»
Marqueza de Fontes	Fem.	» » » »	1 prof. não dipl.da
St. Antonio da Barada	Mixta	Da Missão	Mestiço
Bura	»	» »	»
Manica	»	» »	»

Segundo o censo de 1926, o ultimo publicado por circunscrições, a população do territorio é:

Circunscrições	População	Escolas
Beira	15:586	Tem
Buzi	21:862	»
Chemba	41:089	Não tem
Cheringoma	13:842	» »
Chiloane	7:480	» »
Chimoio	15:357	Tem
Chupanga	12:855	Não tem
Gorongoza	23:491	» »
Govuro	19:272	Tem
Manica	9:629	»
Marromeu	16:627	Não tem
Mocoque	9:286	» »
Moribane	11:035	» »
Mossurize	21:434	» »
Neves Ferreira	6:010	» »
Sena	40:476	» »
Sofala	23:210	Tem

Em 17 circunscrições apenas 5 teem escolas, sendo a do Buzi paga pela Companhia Colonial do Buzi. Certamente

(*) Creada em 1914.
(**) Creada em 15 de Julho de 1895.

o legislador ao escrever o § 1.º do artigo 6.º quando diz povoações de mais de 500 habitantes, quiz dar á palavra povoações um sentido mais lato, e com ela quiz designar não só as povoações, mas tambem as Circunscrições e e Sub-Circunscrições com mais de 500 habitantes. Se não se quizer dar esta interpretação, terá de reconhecer-se que a Companhia de Moçambique é uma benemerita da instrução, porquanto no Territorio creio bem que só a cidade da Beira é que estaria nas condições do possuir escola por ser a unica povoação que tem mais de 500 habitantes.

Nos territorios sob a administração directa do estado todas as circunscrições teem pelo menos uma escola.

*
* *

§ 2.º Art. 6.º — Será estabelecida uma escola agricola e de oficios no local que para isso pareça mais apropriado e oportunamente estações experimentais agricolas nos Territorios da Companhia.

Cumpriu a Companhia estas obrigações? Não cumpriu.

Escola agricola não existe, nem nunca existiu propriedade da Companhia de Moçambique.

Existe uma, no Territorio, pertencente á Missão. É uma propriedade particular de 5:000 hectares. Por correspondencia vinda do Conselho de Administração sabemos que a Companhia de Moçambique anda a vêr se consegue chegar a um acordo com a Missão para que, ao menos ficticiamente, essa escola passe para seu nome. Se o conseguir, o que não nos parece facil, poderá então dizer com mais ou menos verdade que cumpriu *uma* das suas obrigações do contrato.

Escola de oficios tambem nenhuma existe da Companhia.

Ha na Beira uma Escola de Artes e Oficios devida exclusivamente á iniciativa, ao trabalho persistente, ao esforço inquebrantavel do padre missionario Rafael Maria de Assunção, actualmente prelado de Moçambique.

Foi iniciada em 1905 com dinheiro obtido por subscrição publica e continuada com varios subsidios da Prelazia. Para ela concorre a Companhia de Moçambique segundo o orçamento de 1927 com 1:150$60 ou sejam £ 255 por ano, o que é pouquissimo se se atender a que por esta fórma a Companhia de Moçambique pretende convencer que cumpre a clara e expressa obrigação do § 2.º do artigo 6.º

Em Outubro de 1910, proclamada a Republica, tencionando o padre Rafael Maria de Assunção, retirar-se da Beira, fez doação á Companhia de Moçambique, por escritura de 20 daquele mês e ano, do edificio de alvenaria onde estava,

e ainda hoje está instalada a Escola de Artes e Oficios e as respectivas dependencias, ficando a Companhia de Moçambique com a obrigação de procurar manter, conservar e desenvolver a dita Escola e de não se servir do edificio senão para o fim a que fôra destinada.

A doação era ilegal, porque tendo o edificio da Escola de Artes e Oficios da Beira sido construido, com subsidios da Prelazia (dinheiros do Estado) e por subscrição publica, ela não podia ser propriedade particular do referido missionario, e portanto não podia este doa-la.

A Companhia de Moçambique mais uma vez mostrou a sua falta de escrupulos, e nenhuma relutancia teve em aceitar esta doação sabendo perfeitamente que ía lezar o Estado. O Delegado do Ministerio Publico de então, Dr. Manuel Limpo de Lacerda, sabendo do caso e zelando os interesses do Estado como a lei ordenava, intentou uma acção de anulação que ganhou. Portanto a Escola de Artes e Oficios da Beira é propriedade do Estado, para a manutenção da qual concorre anualmente com 5:500$00 ou sejam £ 1:222. A Companhia de Moçambique mais uma vez falta a uma das obrigações do seu contrato.

E para o caso de alguem ter duvidas sobre a propriedade do Estado sobre a Escola de Artes e Oficios da Beira e de Amatongas, publicamos a Ordem n.º 4:163 que diz assim:

Retirando em breve para a Metropole o reverendo padre Rafael da Assunção que num periodo tão longo como foi aquele em que permaneceu neste Territorio, tanto se salientou pela sua muita dedicação, verdadeiro patriotismo e inteligente orientação, mercê das suas primorosas qualidades morais e profissionais como cidadão e sacerdote, devendo-lhe ainda o Territorio *o relevante serviço da criação das escolas de Artes e Oficios da Beira e de Amatongas;*

Tenho a satisfação de louvar o referido reverendo padre Rafael de Assunção pelos motivos indicados.

Secretaria Geral do Governo do Territorio, na Beira, 28 de Janeiro de 1921. — O Governador, *J. Pery de Lind.*

Estações experimentais agricolas não existem nos territorios da Compauhia. Houve em tempos que já lá vão, estações experimentais, chamadas jardins de ensaio em Mambone, Cherinda e M'Zimbite.

Hoje nada existe. A Cherinda foi transformada em propriedade agricola com palmar e outras culturas e passada

aí por 1921, para a The Mozambique Industrial and Commercial Co., uma das muitas poucas vergonhas que a Companhia praticou nestes ultimos tempos.

§ 3.º do artigo 6.º — Os empregados da Companhia serão em regra cidadãos portugueses; e quando excepcionalmente sejam estrangeiros, assinarão declaração expressa de se sujeitarem, em todos os actos que pratiquem no exercicio das suas funções, ás leis, autoridades e tribunais portugueses, e de renunciarem ao seu fôro especial. Não poderá, porém, a Companhia empregar subditos estrangeiros, em quaisquer cargos a que pertençam atribuições judiciais, administrativas ou fiscais.

Ao serviço da Companhia estão actualmente alguns estrangeiros e não consta que eles houvessem feito a expressa declaração contida no § 3.º acima transcrito. Mais, ha um funcionario da Companhia de Moçambique que exerce funções judiciais e não é português, mas sim francês.

N.º 2.º do § 12.º do artigo 7.º — A Companhia respeitará todas as propriedades particulares construidas dentro da area da concessão, e deixará aos indigenas os terrenos necessarios ás culturas de que eles se alimentarem.

Quanto á primeira parte deste numero a Companhia não cumpriu. Em principios de 1926 a Comissão de Administração Urbana (Repartição da Companhia de Moçambique) mandou demolir alguns predios desrespeitando o direito de propriedade e desrespeitando as proprias intimações judiciais. Isto motivou o seguinte telegrama dirigido ao Sr. Ministro das Colonias:

«Companhia de Moçambique ao abrigo de regulamentos sem força de lei continua arbitrariamente a demolir predios sem respeito pelas leis de propriedade, e contra a opinião de peritos, sem pagar indemnisação alguma, sem aguardar decisão dos tribunais, afrontando a opinião publica e o poder judicial, não acatando suas intimações. A Associação dos Proprietarios da Beira em nome da população indignada do Territorio protesta com veemencia e clama pela segunda vez intervenção imediata do Governo afim de proteger propriedade particular, acabar despostismo e pede criação urgente Camara Municipal cidade Beira. — (ass.) *O Presidente da Direcção.*»

A segunda parte do n.º 2.º não tem sido tambem respeitada pela Companhia e para o verificar bastará ir á Zambezia e ver que desde Vila Fontes até Sena quasi todos os terrenos marginais onde está fixada uma numerosa população indigena foram dados á The Mozambique Industrial and Commercial Co. que os mantém incultos. Estes terre-

nos sendo extremamente ferteis e proprios para as culturas indigenas foram arrancados aos indigenas para engordar uma Companhia ingleza.

N.º 3.º do § 12.º do artigo 7.º — O dominio dos terrenos vagos compreendidos numa faixa de 5 quilometros de largura, traçada em volta das povoações existentes á data do Decreto de 11 de Fevereiro de 1891, será dividido em partes iguais entre o Estado e a Companhia.

Cumpriu a Companhia de Moçambique esta obrigação? Não cumpriu.

Á data da publicação do Decreto de 11 de Fevereiro de 1891 existiam já no Territorio as seguintes povoações: Sena, Sofala, Chiloane, Macequece e Beira.

Já lá vão quasi 37 anos e a Companhia não cumpriu esta obrigação para com o Estado. Para onde foram os terrenos que segundo este numero deviam ser propriedade do Estado? Quem recebeu os seus rendimentos, foros, contribuições, rendas, contribuições de registo, contribuição predial, remissões de foros e o produto da venda destes mesmos terrenos? O Estado não os recebeu, pelo menos na Intendencia do Governo nada consta. A Companhia de Moçambique apropriando-se ilegalmente desta soma cometeu um abuso de confiança, faltou a um dos seus compromissos, e defraudou a Provincia numa importante quantia que por lei lhe pertencia.

§ 16.º do artigo 7.º — A Companhia fica obrigada nos primeiros dez anos, a contar da data deste Decreto, a estabelecer nos seus territorios, em localidades escolhidas de acordo com o governo, até mil familias de colonos portugueses, que o mesmo Governo fizer transportar para esse fim a qualguer dos portos compreendidos na area da sua concessão.

Cumpriu a Companhia esta obrigação? Não cumpriu.

Com varias habilidades e manhas foi entretendo os governos como se verá.

O prazo a que se refere este paragrafo terminou em 17 de Maio de 1907. Nem dentro dele nem além dele, a Companhia lhe deu cumprimento. Os motivos? Encontram-se no oficio do Administrador Delegado da Companhia que, em 1899, em resposta a uma pregunta do Governo, sobre se nos territorios poderiam ser recebidos 605 colonos vindos de Demerara, dizia:

«Em resposta a seu oficio, datado de 18 de Julho ultimo, em que V. Ex.ª me comunica que o Governo de Sua Magestade exige que esta Companhia, dando cumprimento ao

disposto no § 16.º do artigo 7.º da sua Carta Organica, marca o prazo maximo em que podem ser recebidas nos seus territorios algumas familias de colonos portugueses, actualmente residentes em Demerara, tenho a honra de lhe dizer em nome do Conselho, o seguinte:

«Pensa o Conselho, como o tem afirmado a V. Ex.ª em oficios anteriores, que havendo enviado para o seu territorio, em escala proporcional ás disponibilidades de ali encontrarem colocação remuneradora, e emquanto o governo lho permitiu, colonos portugueses, dava assim execução e tanto quanto as circunstancias o aconselhavam ao que dispõe o citado paragrafo do Decreto de 17 de Maio de 1897.

«Que a Companhia não tem descurado a colonisação no territorio confiado á sua administração prova-o o facto de ter enviado para a Beira até fins de 1899, 890 homens, 334 mulheres e 187 creanças; prova-o tambem o numero de emprezas agricolas e industriais cuja creação tem promovido, impondo a todos a obrigação de darem preferencia a trabalhadores portugueses; prova-o ainda o desenvolvimento que tem dado aos melhoramentos materiais em que se tem dispendido até hoje para cima de 800:000$00 e nos quais teem sido quasi exclusivamente admitidos operarios portugueses, prova-o finalmente a organisação da chamada colonia Meyrelles, destinada a colonos agricolas portugueses que custou até 1900 a importancia de 50:441$086.

«E que os esforços do Conselho de Administração a tal respeito, não teem sido inteiramente improficuos, mostra-o o recenseamento publicado no *Boletim* da Companhia, numero 181 de 1 de Março ultimo, que acusa a existencia no territorio de 953 portugueses. Nele existiriam no maximo 20 conterraneos nossos, quando a Companhia entrou na posse da sua administração em 18 de Julho de 1892.

«Não tem o Conselho duvida em confessar que estes resultados, embora importantes, são extremamente modestos em relacão aos seus desejos, e sobretudo em presença dos transcendentes interesses politicos do paiz, que com efeito exigem uma acção energica no sentido de promover a colonisação portuguêsa na Provincia de Moçambique, nas zonas em que ha probabilidades de ela se fixar.

«Não teem porém até hoje permitido as circunstancias de fazer mais e melhor.

. . . .

«Não duvidará o Conselho meter ombros a esse importantissimo empreendimento se o Governo o quizer coadjuvar, concedendo á Companhia os auxilios necessarios e as

medidas administrativas que facilitem a aquisição dos recursos financeiros para tanto indispensaveis.

«A nova experiencia de colonisação devendo ser posta em pratica com o maximo cuidado e empenho de obter resultados seguros, carece de basear-se na completa liberdade do colono e de permitir a expansão da iniciativa de que seja capaz: tem por isso de ser muito dispendiosa. Não ha duvida de que convém para ela aproveitar os individuos que forem sadios e robustos da colonia de Demerara, que o Governo tanto se tem esforçado por colocar em qualquer ponto da Africa portuguêsa.

«Neste sentido o Conselho incumbe-me a honra de submeter á apreciação de Sua Excelencia o Ministro o incluso projecto de bases, algumas das quais terão de ser oportunamente desenvolvidas em regulamentos especiais.»

Vamos transcrever, para ilucidar, alguns artigos do regulamento da colonisação portuguêsa da Companhia de Moçambique:

Artigo 1.º São considerados como colonos dos territorios da Companhia de Moçambique não só as familias que constituirem colonias agricolas propriamente ditas, mas os individuos de nacionalidade portuguêsa destinados á colonisação industrial e comercial dos mesmos territorios.

§ único. Cada dois colonos destinados á colonisação comercial e industrial, serão comportados como uma familia para os efeitos do § 16.º do artigo 7.º do Decreto de 17 de Maio de 1897.

Art. 2.º A Companhia de Moçambique obriga-se a estabelecer desde já, como experiencia, a primeira colonia agricola, constituida por 30 familias de colonos portugueses.

§ unico. Só depois de 3 anos e verificados os bons resultados desta experiencia, a Companhia de Moçambique será obrigada a estabelecer novas colonias até que seja preenchido o numero total de duas mil familias, tendo em conta o disposto no § unico do artigo 1.º deste regulamento.

Art. 6.º Por sua parte o Estado concederá aos colonos as seguintes vantagens:

a) Transporte gratuito desde a terra da sua naturalidade até á Beira.

b) Alojamento e sustento em Lisboa emquanto não embarcarem.

c) Um subsidio de 30$000 pago no acto do embarque a cada chefe da familia e a cada pessoa, além do dito chefe, de que ela se compuzer.

d) Um subsidio diario de 200 réis por cada pessoa da familia durante o primeiro ano e de seis serviçais indigenas por familia durante o tempo em que fôr preciso emprega-los efectivamente nos trabalhos de cultura.

e) Passagem de regresso ao reino aos que por doença não poderem continuar na colonia.

f) Armamento de defeza aos colonos adultos.

§ unico. As vantagens concedidas neste artigo são extensivas aos colonos que se acharem nos territorios, e que quizerem fazer parte da colonia, uma vez que o Governador julgue em condições de serem admitidos.

Art. 7.º Os colonos obrigar-se-hão por contrato:

a) Ao pagamento dos adeantamentos que receberem com excepção das passagens, no prazo de 10 anos e pela seguinte fórma:

No terceiro, quarto, quinto e sexto anos pagamento em prestações anuais dos adeantamentos para alfaias agricolas, despezas com a construção das casas de habitação, sementes, etc.

No setimo, oitavo, nono e decimo anos pagamento dos subsidios.

§ unico. A Companhia poderá receber os seus adeantamentos em generos pelo seu valor real, caso esta fórma de pagamento a não prejudique.

. . . .

Art. 10.º Os colonos não pagarão fôro alguns pelos respectivos lotes durante os 3 primeiros anos.

No quarto ano pagarão 400 réis por hectare; no quinto ano 600 réis, e no sexto e seguintes 1$000 réis por hectare.

Durante os quatro primeiros anos poderão remir o foro por 10$000 por hectare e nos seguintes por vinte prestações iguais ao foro que pagarem.

. . . .

É interessante comparar as vantagens concedidas pela Companhia aos colonos portugueses com as que ela concedia a estrangeiros pelo contrato que a seguir transcrevemos.

Em Novembro de 1892 contratava a Companhia de Moçambique com um tal Joseph Marsden Parsonson, cidadão inglês residente em Londres, o seguinte:

Artigo 1.º O referido Joseph Marsden Parsonson obriga-se a constituir uma Companhia em Inglaterra, registada em conformidade com as leis daquele paiz e que terá por fim a aquisição exploração e venda de terrenos em Africa particularmente nos territorios de Manica e Sofala.

Art. 2.º Dentro do prazo de 2 anos o referido Parsonson

ou Companhia que ele constituir, terão o direito de escolher 50 herdades (farms) de 2:000 hectares cada uma nos territorios da Companhia e de as aforarem perpetuamente nas condições seguintes:

§ 1.º Os terrenos a escolher serão de segunda classe.

§ 2.º A concessão das mencionadas herdades será gratuita e bem assim a concessão de lotes urbanos a que se refere o § 5.º deste artigo.

§ 3.º Durante o prazo de 2 anos não pagarão os concessionarios fôro algum. Findo esse prazo o fôro será de 20 réis anuais por hectar.

. . . .

§ 13.º Emquanto a região ou distrito em que forem demarcadas as 50 herdades a que se refere o presente contrato não fôr organisada administrativamente de modo analogo ao seguido nas outras partes do territorio da Companhia de Moçambique, poderão as autoridades administrativas da Companhia ser escolhidas dentre o pessoal da Companhia inglêsa.

Este ultimo § motivou uma portaria régia que entre outros considerandos fazia o seguinte:

Considerando que não pode o Governo permitir a doutrina do § 13.º do artigo 2.º do contrato que explicitamente envolve uma cessação de direitos soberanos cujo exercicio provisorio delegou na Companhia de Moçambique, mas sem que tais direitos possam ser sub-delegados; pois que não pode delegar quem é já de si delegado. . . . .

. . . .

De então para cá nada mais se fez por parte da Companhia de Moçambique no sentido de cumprir esta obrigação assumida para com o Estado. Poderia ao menos ter procurado estabelecer uma corrente imigratoria para os seus territorios; poderia com medidas sensatas tentar chamar aos territorios que ela administra os pequenos capitais; poderia, dando facilidades e vantagens, conseguir o estabelecimento nos seus territorios de pequenos lavradores que, aqui se fixassem com suas familias. Fez por acaso a Companhia qualquer coisa que signifique o desejo de cumprir as obrigações que contraíu? Não, nada fez.

Ha uma área, muito estafada já, mas, de que a Companhia usa e abusa, quando é interpelada por nada ter feito durante estes 38 anos de administração; e vem a ser, a protecção e auxilio dados á agricultura. Ora se na verdade a Companhia tem dado algum auxilio á agricultura, este auxilio não tem sido o que ela tanto tem apregoado, nem foi dado voluntariamente. Nasceu duma força que se creou no

no territorio sem que a Companhia disso se apercebesse. Os agricultores, convencidos de que havia de ser necessario prepararem-se, contra possiveis e certas injustiças, foram-se a pouco e pouco organisando, de modo que, quando em 1910 a Companhia tentou extorquir-lhes mais dinheiro pela mão de obra, essa força, ignorada da Companhia, impoz-se e fez-lhe ver que, dali para o futuro, tinha de contar sempre com um punhado de homens que vivendo do seu esforço e do seu trabalho, não estavam nas disposições de se deixarem espoliar impunemente. E de tal maneira se manifestaram os agricultores de então, que, o Governador da Companhia, foi forçado a embarcar em poucas horas. Desta data em diante é que a Companhia entrou verdadeiramente no caminho do auxilio á agricultura, por aquela comesinha razão; mão que se não pode cortar, beija-se.

§ 20.º do artigo 7.º — Obriga-se a Companhia a construir, além das linhas telegraficas dos caminhos de ferro, uma outra que ligue a baía do Pungué com a margem direita do Zambeze.

Cumpriu a Companhia esta obrigação? Não cumpriu. Não construiu os caminhos de ferro, e muito menos as linhas telegraficas destes. O serviço telegrafico neste territorio tem estado nas mãos da Beira Railway e do Cabo Submarino, companhias estrangeiras, com todos os inconvenientes que daí podem resultar. Assim, nos principios da guerra de 1914-1918, a estação telegrafica da Beira exigia que os telegramas oficiais, para dentro da Provincia fossem redigidos em inglês. Actualmente está a Companhia montando algumas estações de telegrafia sem fios no seu Territorio.

Art. 10.º A Companhia fica obrigada ao cumprimento das disposições do artigo 14.º do tratado entre Portugal e a Gran-Bretanha, assinado em 11 de Julho de 1891, cumprindo-lhe construir gratuitamente para o Estado, nos prazos e nas condições do mesmo artigo indicadas, as obras a que ele se refere; devendo quanto á construção do caminho de ferro julgar-se satisfeita a disposiçao do dito artigo com a execução dos alvarás de 10 de Outubro de 1891 e 3 de Março de 1892.

Cumpriu a Companhia esta obrigação? Não cumpriu. O que fez então? Vamos vêr.

O artigo 19.º do Decreto de 11 de Fevereiro de 1891 diz assim:

A Companhia obriga-se a construir e a explorar durante o prazo da concessão, sem subvenção ou garantia alguma do Estado, um caminho de ferro com rails de aço, de pezo minimo de 20 quilogramas por metro corrente, que ligue

a baía do Pungué com a fronteira interior do distrito de Manica, passando por Macequece. Esta construção deverá estar terminada no prazo improrrogavel de quatro anos, contados da data em que o Governo a ordenar, e não poderá ser começada sem que o Governo a ordene.

§ 2.º A Companhia não poderá, sem autorisação do Governo, ceder a outrem, a construção e exploração desta linha ferrea.

O artigo 23.º diz:

A Companhia poderá transferir o dominio dos terrenos livres que lhe concede o n.º 7.º do artigo 21.º, (o dominio durante o periodo da concessão de todos os terrenos compreendidos na área da concessão pertencentes ao Estado, á excepção dos prazos da Corôa, bem como o direito de adquirir e conservar os que houver adquirido por qualquer meio legitimo, dentro ou fóra dessa área). Devendo esses terrenos para que o dominio deles se torne perpetuo, ficar sujeito ao pagamento anual dum fôro ou canon não inferior a dez réis por hectar, que a Companhia receberá emquanto durar a sua concessão e que depois dela findar, passará, a ser cobrado pelo Estado.

A Companhia de Moçambique cumpriu estas obrigações da seguinte fórma:

Em 12 de Setembro de 1891 contratava com Henry Theodor Van Laun, 11st. Helen's Place da cidade de Londres a construção e exploração do dito caminho de ferro, assim como a construção de docas e cais nas seguintes condições:

Contrato de 12 de Setembro de 1891 com as modificações em 3 de Março de 1892:

Contrato celebrado em 12 de Setembro de 1891 entre a Companhia de Moçambique, que neste documento será designada a «Companhia» para o que foi devidamente autorisado com plenos poderes pelo Conselho de Administração da mesma Companhia o seu Administrador Delegado, Marquez de Fontes Pereira de Melo, por uma parte, e Henry Theodor Van Laun, 11st. Helen's Place da cidade de Londres (Inglaterra), que neste documento será designado pela palavra o «concessionario», por outra parte;

A Companhia de Moçambique legalmente constituida por escritura de 8 de Março de 1888, tendo obtido pelos Decretos de 11 de Fevereiro e 30 de Julho de 1891, os direitos de construir e explorar um Caminho de Ferro que, partindo das proximidades da baía do Pungué siga para a fronteira dirigindo-se para oeste até encontrar a esfera da

influencia britanica, e o de construir docas, cais e outras obras, concede ao concessionario o direito de construir e explorar o dito Caminho de Ferro, assim como o de construir docas e cais nas seguintes condições:

1.º A Companhia não consentirá que outra linha paralela seja construida num raio de 100 quilometros de qualquer dos lados do caminho de ferro a construir segundo as condições deste contrato.

2.º A Companhia concede ao concessionario os terrenos necessarios para o assentamento da linha ferrea, assim como os precisos para as estações, docas, cais e outras dependencias exclusivamente destinadas ao serviço do Caminho de Ferro.

3.º A Companhia concede ao concessionario porções de terreno situadas alternadamente ao longo da linha formando quadrados, cujos lados sejam de cinco quilometros ou uma superficie total de 2:500 hectares, devendo ser demarcados estes quadrados por fórma que nenhum possa ser contiguo. A Companhia reserva-se o direito de escolha do primeiro quadrado ou superficie como acima se determina na testa da linha ferrea.

4.º O direito de preferencia para a construção de quaisquer ramais que a Companhia entenda dever construir na zona acima determinada de 100 quilometros para cada lado.

5.º O concessionario terá direito de construir e explorar uma linha telegrafica ao longo do caminho de ferro.

6.º A Companhia do Caminho de Ferro a formar de acordo com o artigo 11.º do referido contrato de 12 de Setembro de 1891 terá imediatamente e logo depois da sua formação, a transferencia para seu uso absoluto e beneficio exclusivo, o direito de transito de 3 % *ad-valorem* a que estão sujeitas todas as fazendas que atravessarem os territorios da Companhia de Moçambique, entre a costa oriental e a esfera de influencia britanica, de acordo com o estipulado no artigo 11.º da referida convenção de 11 de Julho de 1891.

7.º O Sr. H. P. Van Laun fica autorisado a ter o unico e exclusivo direito de taxar, cobrar, receber e reter todas as despezas para o transito de todas as fazendas e mercadorias, que forem conduzidas pelo referido caminho de ferro a construir-se e explorar-se segundo o mencionado no artigo 1.º destas modificações e bem assim todos os direitos de cais, docas, descargas e armazenagens a que estiverem sujeitas as mesmas mercadorias e fazendas.

8.º O material fixo e circulante que fôr necessario introduzir para a construção do caminho de ferro e do telegrafo serão isentos de direitos de alfandega.

9.º A Companhia assinará os documentos necessarios para a formação da Companhia do Caminho de Ferro que o concessionario toma a seu cargo construir.

10.º *Anulado.*

11.º O concessionario organisará uma Companhia para a construção e exploração dum caminho de ferro, docas, cais e linha telegrafica. O capital da Companhia será de £ 600:000 esterlinas, acções, tendo a faculdade de emitir obrigações cuja importancia não exceda a 1 milhão de libras esterlinas. Esta Companhia, será organisada no prazo de 6 meses da data do presente contrato, mas a Companhia poderá conceder a prorrogação deste prazo, se assim o julgar conveniente.

12.º *Anulado.*

13.º As tarifas de passageiros e mercadorias que transitarem pelo caminho de ferro não excederão as que vigoram nos caminhos de ferro do Estado da Colonia do Cabo com tanto que todos os oficiais e empregados em activo serviço da Companhia, bem como suas bagagens e pertences, sejam transportados pelo referido caminho de ferro livres de qualquer despeza.

14.º Todos os despachos telegraficos, tanto do Governo português como da Companhia, serão taxados com abatimento de 50 °/o da tarifa.

15.º *Anulado.*

16.º A Companhia terá o direito de nomeação de um terço do numero de administradores da Companhia de Caminhos de Ferro.

17.º Este Caminho de Ferro só poderá ser resgatado nos mesmos termos e nas mesmas condições estipulados no artigo 29.º e seus §§ 1.º e 2.º do Decreto de 11 de Fevereiro de 1891.

18.º O concessionario obriga-se por si e pela Companhia do Caminho de Ferro que organisar ao exacto e integral cumprimento das obrigações que á Companhia são impostas pelos n.os 15.º, 19.º, 22.º, 23.º, 26.º, e 29.º e § 1.º dos Decretos de 11 de Fevereiro e 30 de Junho de 1891.

Modificações ao contrato de 12 de Setembro de 1891

1.º Em lugar do encargo e obrigação de construir e explorar o caminho de ferro e construir as outras obras mencionadas no referido contrato de 12 de Setembro de 1891,

o encargo e obrigação será, o de construir e explorar até uma certa extensão, conforme fôr estipulado, e á vontade da Gran-Bretanha e Portugal, o caminho de ferro e obras nas quais concordar o Governo português e que deviam ser construidas em virtude do artigo 14.º da convenção de 11 de junho de 1891, feita entre a Gran-Bretanha e Portugal.

6.º Qualquer desinteligencia que se suscite entre a Companhia de Moçambique e a Companhia do Caminho de Ferro, será submetida a arbitragem.

O Caminho de Ferro a que se refere o artigo 19.º do Decreto de 11 de Fevereiro de 1891, será substituido por aquele que fôr fixado no acordo a que se alude no artigo 1.º destas modificações continuando em vigor o § 2.º do dito artigo 19.º

Quanto recebeu a Companhia de Moçambique pelas vantagens e interesses cedidos por este contrato? O contrato nada diz mas nós podemos já afirmar que recebeu pelo menos £ 295:000 como adiante veremos.

* * *

O Decreto de 17 de Maio de 1897 veiu alterar as clausulas respeitantes a caminhos de ferro e ás concessões de terreno neste territorio da seguinte fórma:

§ 4.º do artigo 9.º — As concessões de caminho de ferro a fazer pela Companhia poderão abranger o periodo de 99 anos, sendo em todos os casos indispensavel a aprovação do Governo para se julgarem definitivas. E, nada mais, nem quanto á construção e exploração por nacionais, nem quanto a tarifas.

§ 12.º do artigo 7.º — Introduz as seguintes modificações á doutrina estabelecida em 1891 sobre concessões de terrenos:

A Companhia poderá transferir o dominio util dos terrenos da sua concessão, com a condição, porém, que nos respectivos contratos de aforamento fique bem expresso e assegurado que o Estado, findo o prazo da concessão á Companhia feita, receberá um fôro anual de dez réis por hectar, como reconhecimento do seu dominio directo, que o Estado cede á Companhia durante o periodo da sua concessão. Igualmente o Estado receberá da Companhia, findo o prazo da concessão, um fôro minimo de dez réis por hectar por todos os terrenos que esta tenha adquirido

o dominio util. *Exceptuam-se deste fôro acima citado, os lotes de terreno que pertencerem á Companhia de Moçambique, e alternarem com os que, situados ao longo de quaisquer linhas ferreas, construidas ou que venham a construir-se, e por contratos especiais pelo Governo aprovados, tenham sido dispensados deste fôro, durante periodo de cada concessão especial.*

Resumindo tudo isto em linguagem clara temos que:

1.º A Companhia de Moçambique ficava com poderes e direitos de entregar a estrangeiros, como entregou a construção e exploração dos dois caminhos de ferro que atravessam este Territorio, bem como a de todos os outros que venham a construir-se e por um prazo de 99 anos que, é como quem diz, para sempre, como nos sucedeu com a ilha Ceylão que, tendo sido arrendada á Inglaterra em 1665, por um prazo de 100 anos, esse seculo ainda hoje não acabou. E estes direitos e estes poderes foram dados a uma Companhia portuguêsa, apenas no nome, logo após as formidaveis lições de 1875 e de 1891 e do humilhante escandalo do Caminho de Ferro de Lourenço Marques que, além da vergonha, custou á nação £ 350:000 de indemnisações, e nos poderia ter custado uma grande parte da Provincia, se o marechal Mac-Mahon, então presidente da Republica Franceza, não tivesse sido um arbitro consciencioso.

2.º A Companhia de Moçambique ao findar o prazo da sua concessão fica isenta de pagar ao Estado português o fôro anual de um centavo por hectar como reconhecimento do seu dominio directo, por todos os lotes de terreno que alternarem com os das Companhias de Caminhos de Ferro construidas ou que venham a construir-se, situados ao longo das suas vias ferreas.

Quando a Companhia de Moçambique terminar o seu contrato, ou se ámanhã o Estado português o rescindir, por não ter cumprido até hoje, e já lá vão 38 anos da sua nefasta administração, nenhuma das principais clausulas do seu contrato, assistiremos, além de vários outros, qual deles o mais afrontoso para o brio e dignidade nacionais, ao estupendo e espantoso absurdo de nós ser-mos obrigados a pagar perpetuamente ao Estado português o fôro anual de dez réis por hectar como reconhecimento do seu dominio directo, ao passo que os Ourys e quejandos, continuarão a administrar as propriedades da extinta Companhia de Moçambique isentas de pagamento desse fôro, propriedades estas que se estenderão por uma superficie de 3:250 quilometros quadrados.

O que vem a ser isto senão um condominio luso-britanico, ou o que é ainda mais vexatorio, um condominio de

Portugal e meia duzia de mercadores ingleses, em pleno territorio da Provincia de Moçambique?!!

É ao longo destas duas vias ferreas, que atravessam o territorio, que está localisado, principalmente, o progresso agricola do Territorio. É ao longo destas duas vias ferreas que se fundaram e estão desenvolvendo algumas povoações de futuro certo. Quando ámanhã terminar a concessão da Companhia, estas povoações ficarão sendo não propriedade do Estado ou sob o seu dominio directo, mas sim propriedade da Companhia de Moçambique e dos Caminhos de Ferro da Rhodesia e Trans-Zambezia, visto estes possuirem, durante 99 anos, o dominio util de metade duma faixa de 5 quilometros de largura ao longo das linhas ferreas, ou sejam 3:250 quilometros quadrados. A ex-Companhia de Moçambique, ou melhor, os agiotas internacionais, continuarão a possuir e a administrar *ab æterno* a outra metade desta faixa ou sejam outros 3:250 quilometros quadrados, mas estes livres do fôro de dez réis por hectar isto é, não reconhecendo ao Estado português o seu dominio directo.

Assim o Estado terá apenas o dominio util dos terrenos sobre que assenta a Beira e a Vila de Macequece, porque esses terrenos, ao tempo da concessão á Companhia, já lhe pertenciam e ficaram, ipso-facto, excluidos do dominio util dos blocos de terreno ao longo das linhas ferreas, cedidos posteriormente pelo Estado á Companhia de Moçambique, e por esta posteriormente ás Companhias de Caminho de Ferro.

Se ámanhá a Companhia de Moçambique findar ou perder a sua concessão, não vejo maneira de impedir que ela ceda, venda ou dê ás Companhias de Caminho de Ferro aqui existentes, os 3:250 quilometros quadrados que por lei lhe pertencem e lhe continuarão a pertencer, mesmo depois de finda a concessão. E em tal caso passariam a ser propriedade da Beira & Mashonaland Railway Company, e da Trans-Zambezia Railway Company, os 3:250 quilometros quadrados que pertencem hoje á Companhia de Moçambique. O que quer dizer que ficariam as duas Companhias inglesas dos Caminhos de Ferro do territorio dispondo, não só e apenas, de blocos alternados de 25 quilometros quadrados ao longo das suas linhas ferreas, mas sim de faixas de territorio, de 10 quilometros de largura, ao longo dessas mesmas linhas, desde a cidade da Beira a cada uma das fronteiras do Territorio, á da Rhodesia e á do Zambeze.

Mas como a Beira e Mashonaland Railway Company se amalgamou com as Companhias do Caminho de Ferro da Rhodesia constituindo a Rhodesia Railway Trust, a faixa de

10 quilometros de largura ao longo da linha, poderá ámanhã pertencer, de facto e de direito, á Rhodesia.

E, assim se explicam os frequentes e insistentes boatos que, de vez em quando, surgem da Rhodesia, sobre a urgentissima e vital necessidade para aquele paiz, de adquirir, como paiz perdido nos longinquos sertões da Africa Central, e sem comunicação com o mar, uma faixa, ou servidão de territorio de 10 quilometros de largura, ao longo da sua linha ferrea, que o ponha em directa comunicação com o porto da Beira.

*
* *

Tenho na minha frente um livrete reclame, dos preços porque a Beira Mashonaland Railway Company, vende actualmente os terrenos ao longo da sua linha ferrea, compreendidos nos seus 1:750 quilometros quadrados que, indisputavelmente possui. Regulam eles entre 29/- e 79/- por hectar, ou seja uma média de 54/- por hectar.

Quer isto dizer que, neste momento, em que o territorio começa apenas a desenvolver-se, e em que a propriedade não está ainda definitivamente valorisada, os terrenos que, a Companhia de Moçambique entregou á Beira Railway Company, representam já um valor garantido de £ 472:500. Por esta gigantesca propriedade, cuja superficie abrange a área dum distrito de Portugal, e cujo valor é já hoje enorme, e ámanhã poderá tornar-se formidavel, paga e pagará durante 99 anos o fôro de um centavo por hectare, ou sejam 1:750$000 por ano.

Para nestes Territorios um colono conseguir uma concessão de 2:000 hectares terá de dispender o seguinte capital:

1.º Pelos dois anos de arrendamento a 5 centavos por ano e por hectar £ 44 mais 2$00.

2.º Para seguidamente pedir o titulo de aforamento terá de, durante estes dois anos, destroncar e ter em cultura 12 % de área da concessão ou sejam 240 hectares. Calculando em £ 5-0-0, preço médio da destronca dum hectar, temos para os 240 hectares £ 1:200:

Terá de ter 40 cabeças de gado bovino que á razão de £ 8 por cabeça são £ 320, ou maquinas agricolas.

Terá de construir um acampamento para indigenas e uma casa de habitação em alvenaria de valor não inferior a £ 250.

Demarcação £ 150.

3.º Verificadas estas condições ser-lhe-ha dado o titulo mediante o pagamento de £ 2:000 da entrada.

Depois do que ficará pagando apenas, mas perpetuamente, ao Estado, o fôro anual e não remivel de $01 por hectar.

De modo que, os colonos, para se tornarem proprietarios dos 2:000 hectares que possuem, nas mesmissimas condições em que as duas Companhias inglesas, possuem os seus 325:000 hectares, terão de pagar á Companhia de Moçambique £ 2:924.

O individuo que queira ser agricultor nos Territorios administrados pela Companhia de Moçambique precisa de dispôr do capital seguinte:

2 anos de arrendamento	£	44
Destroncar 240 hectares	»	1.200
Demarcação	»	150
Compra de 40 cabeças de gado bovino	»	320
Construçao de casa de alvenaria e acampamento pera indigenas	»	250
Entrada	»	2.000
Foro de $01 por hectar	»	4
Total	£	3:968

E, ainda ha desalmados que dizem que a Companhia de Moçambique não se interessa pela agricultura?!!

Os caminhos de ferro adquiriram 325:000 hectares de territorio português, sem mais despeza ou obrigação que, a de pagarem anualmente $01 por hectar. A Companhia de Moçambique, estrangeira tambem, adquiriu outros 325:000 hectares de territorio portnguês, sem despeza, nem ao menos o encargo de pagar perpetua e anualmente $01 por hectar ao Governo português, não falando já em outras dezenas de milhares de hectares de que, já se apropriou, para a The Mozambique Industrial and Commercial Co. Limited, e de, mais 50:000 hectares, que conserva reservados, certamente para á hora da morte os trespassar á mesma Mozambique Industrial.

*
* *

Em 1893, isto é, anos antes do Decreto de 17 de Maio de 1897, tal autorisar, constituia-se a Beira Railway Company Limited, com o capital de £ 1.600:000, para a qual a Companhia de Moçambique transferiu, imediatamente e por completo, todos os direitos e privilegios que lhe tinham sido concedidos pelo Decreto de 1891.

Como preço de venda desses privilegios, nos quais ía incluida a cedencia de trinta e cinco blocos de vinte e cinco quilometros quadrados cada um, ou sejam 1:750 quilometros quadrados de territorio nacional, recebeu a Companhia de Moçambique logo, *uma parte desse preço* representado por £ 295:000 em acções *£ 295.000 were alloted to the Mo-*

zambique Company in part payment for the concession. The Mozambique Company has, also issued certificates of title for £ 100.000 of the 295.000 shares held. — «Rhodesia Annual, 1927»).

Ao mesmo tempo que a Companhia de Moçambique assim traficava com os territorios pertencentes á nação, cedendo aos ingleses, traiçoeiramente, 1:750 quilometros quadrados, arrecadando sósinha o preço dessa traição, conseguia para si propria outros 1:750 quilometros quadrados, representados por os blocos alternados ao longo dessa linha ferrea. Em 17 de Julho de 1895 formava-se uma nova companhia inglêsa de caminhos de ferro, a Beira Junction Company, com o capital de £ 690:000, á qual a Beira Railway Company cedeu, por sua vez, parte dos privilegios comprados á Companhia de Moçambique, isto é, o direito de construir e explorar um troço de linha ferrea entre a Beira e Fontes Vila, numa extensão de 35 milhas, e a obrigação de construir, na margem direita do Chiveve, cais apropriados e docas, para a carga e descarga do caminho de ferro. Nesta nova transferencia de privilegios, íam incluidos os blocos alternados do Territorio, correspondentes á extensão da linha a construir.

Esta linha concluiu-se em Agosto de 1896, ficando, desde logo, propriedade e em exploração por conta da Beira Junction Company, ao passo que, o restante troço da linha, de Fontes Vila á fronteira inglêsa, pertencia e era explorado pela Beira Railway Company. Mas como a Beira Railway Company, a Mashonaland Railway Company e a British South African Company, financiaram quasi por completo a Beira Junction Company, pode dizer-se que esta ficou imediatamente na absoluta e completa dependencia daquelas.

Vamos agora ver, como é que, estas duas linhas ferreas construidas em territorio português, foram absorvidas e ficaram inteiramente subordinadas á rêde ferro viaria da Rhodesia, e como para todos os efeitos praticos, os privilegios concedidos á Companhia de Moçambique se encontram hoje inteiramente transferidos para a Rhodesia Railway Trust.

A Bechuanaland Railway Company, fundada em 1893, encorporou-se em 1899, sob o nome de Rhodesia Railway Company, com a Mashonaland Railway Company, e as duas Companhias compravam, pouco depois, e pela soma de £ 1.500:000, parte das obrigações e o material circulante da Beira Railway Company. E, como a Beira Railway Junction tinha £ 317:000 de acções e obrigações em poder da Beira Railway Company, e como a Mashonaland Railway

Company continuou a exercer sobre as duas uma pressão financeira de £ 701:990, ao mesmo tempo que a British South African Company estava tambem nelas interessada em £ 453:000, eis a razão porque, embora as duas companhias ferro viarias do Territorio continuem a manter na aparencia personalidades distintas, elas nada mais são na realidade, que uma parte integrante e inseparavel da organisação ferro viaria da Rhodesia. E, é esta a razão porque, quando em 1923 o governo da Africa do Sul, fez á Rhodesia a proposta de, no caso de ela aderir á União, lhe comprar todos os seus caminhos de ferro por £ 6.000:000 incluindo o da Beira. Compreende-se agora facilmente que o general Smuts respondesse á nota do Governo portugues com as seguintes palavras: O governo da União tomou nota das observações do ministro português e nega, duma vez para sempre, qualquer intenção de descortezia para com o Governo português. A referencia ao desenvolvimento da Beira, contida nos termos propostos á Rhodesia pelo governo da União, nunca foi feita com intenção de censurar a soberania portuguêsa sobre aquele porto, ou ser de alguma maneira ofensiva daquela soberania.

A informação foi meramente baseada no facto de que certos privilegios respeitantes ao porto da Beira, que tinham sido concedidos á Companhia de Moçambique, são agora exercidos pela Beira Railway Company, e, nestas circunstancias, certos privilegios, exercidos agora pela Rhodesia Railway Trust (no qual foi amalgamada a Beira Railway Company), deverão passar para o governo da União quando a Rhodesia — fôr encorporada neste governo.

Nesta ultima hipotese, qualquer passo dado pela União, na Beira, seria justo e legal exercicio dos direitos concedidos por Portugal, nos termos da sua concessão á Companhia de Moçambique, e não representaria nenhuma derrogação da soberania portuguêsa.

Sobre este assunto *O Comercio* de Lourenço Marques de 5 de Abril de 1923 dizia assim:

«A operação não seria dificil de se realisar, e estamos firmemente convencidos de que mais cedo ou mais tarde, a Companhia de Moçambique ha-de ser causa de gravissimas complicações.

«Contando com alguma resistencia, houve o cuidado de se tratar, quasi secretamente, do trespasse da Beira e seu caminho de ferro para a União. Grandes somas estavam, naturalmente, destinadas ao afroxamento da resistencia que se esboçasse nesta provincia, e a convencer certas influencias em Lisboa.

«O publico da Provincia nada sabia ácerca da Beira. Desviavam-lhe a atenção sómente para o caso referente ao condominio Sul Africano em Lourenço Marques.

«Nos territorios da Companhia de Moçambique poucos portuguêses ha. A propria Companhia tem-lhes criado sempre as maiores dificuldades, atraíndo de preferencia elementos estrangeiros. Desta fórma não poderia haver grande resistencia portuguêsa nesses territorios, onde tudo ou quasi tudo é estrangeiro ou estrangeirado.

«Havia aqui muito barulho ao tempo, ácerca da convenção e porto de Lourenço Marques, mas, quanto á Beira, nem shus nem bus. O plano fructificava.

«Torna-se pois necessario, mais que nunca expulsar á força esse enorme e perigoso povo que é a Companhia de Moçambique se não queremos ver um dia esta colonia partida ao meio. É preciso salvar a todo o transe, a soberania da Nação na Africa Oriental de mais atentados humilhantes. Basta de vergonha.»

***

Art. 13.º — *Se a Companhia se levantar contra a autoridade do Estado, se deixar de cumprir as estipulações do presente Decreto, se não exercer as atribuições de interesse publico que lhe são conferidas*, se deixar de respeitar e cumprir os tratados, convenções ou contratos, com potencias estrangeiras, *o Governo poderá rescindir esta concessão depois de lhe haver intimado tal resolução, sem que a Companhia fique com direito a indemnisação alguma.*

A Companhia de Moçambique levantou-se contra a autoridade do Estado, desacatando uma sentença do juiz de direito da Comarca da Beira, desrespeitando a lei, tripudiando impunemente do poder judicial, perante nacionais, e, peior ainda, perante os numerosos estrangeiros aqui residentes, parecendo querer assim afirmar e fazer crer de fórma bem clara e categorica que, acima dela, nada mais ha. Ela e os seus interesses, tantas vezes inconfessaveis, acima de tudo e de todos, da lei e do proprio Estado.

Se o Governo português não intervem, se por fraqueza ou complacencia não faz sentir á Companhia de Moçambique e ao seu actual gerente, que não é impunemente que se calca a lei e se desprestigia o poder judicial, nós portuguêses só temos dois caminhos a seguir. Ou abandonar este Territorio, visto a Justiça estar manietada e desprestigiada, perante nacionais e estrangeiros, por ordem do judeu Oury, e portanto ter desaparecido a unica garantia de res-

peito pelos nossos direitos e pela nossa razão; ou cada um de nós defender, fazer valer e respeitar os seus direitos por todos os meios, porque, então, todos os meios, por mais violentos que sejam, são legitimos.

O artigo 10.º da lei da imprensa diz muito claramente que: «a autoridade administrativa que, fóra dos casos consignados na lei, apreender ou embaraçar a livre circulação de qualquer publicação será *demitida* e paga a multa de 2:000$ a 10$000.

Já lá vão 90 dias, e, o Sr. Serpa, continua como Governador da Companhia!!

O Governo não pode alegar ignorancia, porque foi oficial e imediatamente informado do sucedido, por quem tinha o direito e o dever de o fazer.

Esperemos um pouco mais, pois não é de crer que o Governo acue diante do potentado Companhia de Moçambique.

Entretanto, historiemos os factos, juntando-lhe a necessaria documentação.

Em 25 de Junho ultimo circulou na Beira um folheto, editado pelo Sr. Dr. Antonio Gonçalves Videira, intitulado *Folhas Soltas* que, dizia assim:

«O Sr. major Antonio Serpa, contra quem me não move má vontade pessoal de qualquer especie e cujos legitimos triunfos e bem estar só desejaria, arvorando-se em governador deste canto do nosso patrimonio ultramarino, e transformando o equilibrio constitucional do governo num cego e desgraçado instrumento de alheios e insaciaveis interesses, acaba de praticar um acto juridica, politica e moralmente tão mostruoso, que nem relações de sociedade, nem considerações de familia, nem imediatas necessidades de vida serão capazes de fazer passar sem o meu indignado protesto, por este e por todos os meios que, de futuro, forem postos ao meu alcance!

. . . .

«Historiemos:

«Tendo, em tempos, o Dr. Ferreira de Almeida feito nesta cidade, em reunião da Associação Comercial, uma exposição sobre os contratos realisados pela Companhia de Moçambique para exploração e adjudicação do porto da Beira, desastrados contratos em que a administração da Companhia, pondo de parte os interesses dos acionistas e os superiores interesses do Estado e do Territorio, apenas pensou no beneficio pessoal de terceiros, — o *Noticias da Beira,* relatando os factos, cometeu inexactidões que o Dr. Ferreira de Almeida entendeu dever corrigir, e criticando a atitude deste

homem, lançou suspeitas e insinuações, a que ele entendeu dever responder. Recusando-se o jornal, a que os ingleses puzeram o *sobriquet* de *Beira News*, a publicar o artigo que lhe fôra enviado, nos precisos termos da lei da imprensa recorreu o interessado aos tribunais. Em vista do § 6.º do artigo 12.º do Decreto de 3 de Setembro de 1926, o juiz da Comarca, apreciando o artigo e a razão do pedido, determinou a sua publicação.

«Não havia fugir-lhe. A resposta do Dr. Ferreira de Almeida tinha que aparecer á luz na mesma pagina do periodico em que, tão inhabilmente, creando o conflito, se procurou fazer o frete da pessoa ou pessoas embrulhadas nas escandalosas negociatas do porto. Nem já, sequer, era permitido apreciar do seu conteúdo: a decisão judicial, por uma vez e para sempre, matou a questão.

«A resposta, porém, diz-se, vinha desmascarar o amoral jogo de interesses em que, sobre o taboleiro deste pobre Territorio, se andam, ha muito divertindo certos cavalheiros para quem as virtudes publicas e privadas servem apenas de gazúa á sua insaciavel voracidade e de têma alegre para a sua chacota, no discreto convivio dos seus gabinetes dourados, e fazia graves acusações ao judeu belga, em *travesti* de inglês Libert Oury, nas mãos de quem, do seu poleiro Londres, o poder soberano da Companhia de Moçambique tem sido, apenas, os dentes e as unhas do seu ventre de vampiro. Era indispensavel, pois, cobrir, proteger o argentario internacional, poderoso e esfomeado; este, sobretudo este. O seu dinheiro é como a alavanca de Archimedes; dá para tudo até para escarnecer impunemente, dum povo que, pela sua má cabeça, se vê forçado a abrir-lhe as suas portas e a outros que tais. Eu sei; é a *révanche*, é a desforra diabolica que tira daquele pontapé aplicado noutro seculo em Portugal, no sórdido posterior dos seus avós e tios avós, assim forçados a procurar outra terra. Erro funesto, mas faz-me bem recorda-lo agora!

«Era indispensavel, pois, cobrir o argentario.

«Como?

«Os maus negocios fazem os bons amigos. Dum entendimento monstruoso do Sr. major Serpa com o director, *de verdad*, do jornal, nasceu uma ideia que pueril e ridicula seria — *parturiunt montes*... — se não fosse o tôrvo fundo moral que a gerou. Á sucapa, em segredo, esfregando as mãos no triunfo do seu achado, foi resolvido que a autoridade administrativa impedisse a circulação do numero do periodico em que devia ser publicado o artigo do Dr. Ferreira de Almeida.

«O Sr. major Antonio Serpa, improvisado Governador da Companhia de Moçambique ou encarregado do seu governo, acaba de mandar pôr em pratica tal expediente. A policia não deixa correr o jornal! Oury mandou; a Companhia de Moçambique e o Sr. Serpa obedecem!

«Á Companhia de Moçambique, ao Sr. Oury e ao Sr. Serpa temos, porém, que dizer-lhes, parafraseando o moleiro de Berlim, e sem mais risco do que ele, que *ainda ha juizes em Portugal!*

«Ou pensaria o bizarro cenaculo que, em laboriosas colicas mentais, pariu tal ideia, que as leis e os tribunais existem, apenas, para punir os tolos e serem enrolados e ludibriados por simples habilidades saloias de quaisquer espertalhão matreiro?

«Não estando suspensas as grantias, diz a lei de imprensa que a autoridade administrativa só poderá apreender ou embaraçar a livre circulação de qualquer periodico: quando este estiver suspenso; quando o seu director não tiver os requisitos legais; quando o periodico contiver ultraje ás instituições republicanas ou injuria, difamação ou ameaça contra o Presidente da Republica ou Governador da Colonia, no exercicio das suas funções ou fóra dele; que aconselhe, instigue ou provoque os cidadãos portugueses a faltar ao cumprimento dos seus deveres militares ou ao cometimento de actos atentatorios da integridade e independencia da Patria; que contenha boato ou informação capazes de alarmar o espirito publico ou de causar prejuizo ao Estado; que contenha afirmação ofensiva da dignidade ou do decoro nacional; que ofenda soberano ou pessoa real estrangeira, residente em Portugal, ou diplomatico estrangeiro ou sua familia; que contenha ultrage á moral publica; que provoque a determinado crime; que esteja redigido em linguagem despejada ou provocadora contra a segurança do Estado, da ordem e da tranquilidade publica.

«A autoridade administrativa que fóra destes casos, embaraçar a circulação do periodico, ainda que seja de acordo com o director deste e para contrariar uma sentença judicial, *é demitida* e paga a multa de 2:000$ a 10:000$, diz o artigo 10.º da lei.

«Se algum dos casos, em que a intervenção administrativa, por aquele modo, é permitida, se verificasse, o juiz não teria ordenado a sua publicação, porque todos eles constituem crime, e para tal é especialmente chamada, pela lei, a atenção do julgador.

«Qual teria sido, porém, o criterio do encarregado do governo?

«O artigo estava redigido em linguagem despejada? — Não.
«O artigo injuriava as instituições? — Não.
«O artigo incitava os portugueses ao não cumprimento dos seus deveres militares? — Não.
«O artigo continha boatos alarmantes? — Não.
«O artigo atentava contra a integridade ou independencia da Patria? — Não.
«O artigo ofendia algum diplomata estrangeiro? — Não.
«O artigo ofendia o Presidente da Republica, o Governador da Colonia ou algum soberano estrangeiro? — Não, ou talvez sim. É uma questão de criterio. Talvez aqui esteja a chave do enigma. Talvez daqui tenha saído a *trouvaille* do Sr. encarregado do governo.
«O juiz disse que não. Que importa? o encarregado do governo diz que sim, e lá terá suas razões. Para o juiz, para mim, para o publico o Sr. Oury é apenas um *brusseur d'affaires* endinheirado que conseguiu meter no papo a administração da Companhia de Moçambique e, não contente, pretende fazer-nos passar, a nós todos pelas guelas famintas. O Sr. Oury, para o juiz e para o publico, é apenas um judeu, sem patria e sem lei, esburgando os ossos deste territorio, cuja carne já tem segura, como um chacal esfaimado a roer a carcassa da victima.
«Mas para o Sr. major Serpa o Sr. Oury pode ser, e parece que é, mais do que isso: — O Chefe, o Governador, o Rei, deste territorio que explora a seu bel'prazer; Rei daquela Companhia que, no Largo da Biblioteca, faz o cortejo dos seus favoritos, Rei do Sr. Serpa, que, derretido, lhe acolhe as ordens e, desfeito de gozo, lhe bebe os sorrisos e os agradecimentos.
«Rei, o Sr. Oury!
«*Avé Cesar, morituri te salutant!*
«Ao mesmo tempo, porém, que, em Roma, no circo, as victimas resignadas assim se despediam de Tibério, Cristo, em Jerusalem, de chicote em punho, expulsava os vendilhões do Templo.
«Preferiria o azorrague de Jesus.
«Talvez, todavia, o tribunal não queira reconhecer tal realeza. O interesse e a subserviência alguma coisa hão de ter poupado.
«Mas isso não é para aqui.
«O que interessa, por agora, é constatar o facto doloroso de o governo do territorio se ter dado, franca e resolutamente, aos manejos do Sr. Oury, para isso passando por cima de tudo, de considerações de toda a ordem, calcando os mais nobres sentimentos, sufocando os mais sãos im-

pulsos: invadindo atribuições do poder judicial e menosprezando os seus decretos; rasgando a lei; ofendendo direitos adquiridos; esquecendo mesmo esta elementar razão de ser das nacionalidades o seu orgulho, o seu brio, e até os principios liberais dos povos modernos!

«Tudo sacrificado á ferocidade devoradora do deus Milhão, o Moloch actual!

«Sr. major Serpa:

«Eu não lhe quero mal. Cada um é como é. Mas saia de ahi! Depois do que fez, depois daquele concerto vergonhoso, o senhor não pode continuar no Governo.

«Deixe isso. Vá-se embora. V. Ex.ª tem de ser demitido, por força da lei. Antecipe-se, porém, salve-se, se pode. Ha actos, ha procedimentos que ficam pela vida fóra pesando como reumatismo crónico.

«Nunca mais se esquecem. Este de V. Ex.ª é um deles. V. Ex.ª o reconhecerá, um dia, já tarde infelizmente.

«E bem mereceu já do Sr. Oury.

«Sacrificou a sua pessoa. E ninguem lh'o agradecerá. Quando o seu frete estiver findo, ha de ser corrido, para dar logar a outro que se virá queimar, e outro, e outro, na voragem impiedosa da nora de alcatruzes das conveniencias pessoais dos Cresos da Companhia.

«Vá-se embora, se ainda é tempo.»

*
* *

O artigo que devia ter sido publicado no *Noticias da Beira*, por ordem do Juiz de Direito da Comarca, e mereceu do Sr. Serpa a ordem de apreensão. vamos transcreve-lo, não na integra, por ser muito extenso, mas apenas nas passagens que mais chocaram a hiperesthesia medular do gerente da Companhia.

No telegrama que este senhor mandou para o Conselho de Administração, justificando a violencia e atropelo da lei, e o vexame infligido ao poder judicial, diz, entre outras coisas, que «*o artigo era ofensivo do brio nacional e do nosso Presidente*» sic!!! É verdade. Que ideia farão algumas pessoas, se é que, são suscetiveis de ter ideias, de brio nacional?

Quanto ao *nosso Presidente*, não se trate do Presidente da Republica como muita gente poderia supôr, nada disso. Trata-se pura e simplesmente do presidente dos Comités, que é como quem diz do judeu Oury!!!

Pois é verdade a minuta desse telegrama existe, feita pelo proprio punho do Sr. Serpa para tirar todas as duvidas.

*
* *

Em 2 de Julho passado editamos um folheto intitulado «*Verdades*», do qual transcrevemos o que se segue:

«*Despachos do Meritissimo Juiz da Comarca da Beira* — Não tendo o periodico denominado *Noticias da Beira*, desta cidade que se imprime em português e inglês, publicado o artigo que o requerente de folhas 2 entregou ao respectivo director como resposta a outro publicado no n.º 1:020 do mesmo periodico de 24 de Maio ultimo, e, como este artigo está nas condições exigidas pelo artigo 12.º do Decreto n.º 12:271 de 13 de Setembro de 1926, notifique-se o director deste jornal, Abilio da Costa Duarte, para fazer inserir no mesmo e no prazo a que se refere o § 6.º do artigo 12.º, a resposta apresentada pelo requerente aludido, seguindo-se o mais determinado neste Decreto. — 22/6/927. — *A. Ferreira da Fonseca.*»

«Em face do despacho de folhas 12 e dos motivos que a originaram, e nos termos da segunda parte do § 6.º do artigo 12.º do Decreto n.º 12:271 de 3 de Setembro de 1926, condeno o director do periodico *Noticias da Beira* desta cidade na multa de mil escudos que será paga de harmonia com o artigo 26.º deste Decreto. Custas pelo mesmo director. Intime-se. — *A. Ferreira da Fonseca*».

Resposta ao artigo de fundo do NOTICIAS DA BEIRA, de 24 de Maio ultimo, intitulado «Patriotismo Demorado», e á reportagem da reunião realisada na Associação Comercial da Beira, no dia 21 de Maio ultimo, ao abrigo do artigo 12.º da Lei de Imprensa.

A negociata do Porto da Beira

. . . .

«Ha no artigo do dia 24 duas partes distintas. Uma contém insinuações insolentes feitas por um estrangeiro a soldo de varias emprezas estrangeiras ou estrangeiradas, e em especial do empreiteiro das Obras do Porto da Beira, Sr. Libert Oury, a grande sanguesuga deste Territorio. O articulista ao escrever o artigo de fundo do dia 24 esqueceu-se do que deve a nossa hospitalidade, esqueceu-se de que isto aqui, é terra portuguêsa, esqueceu-se que, as suas insinuações e a sua insolencia, aqui, em terra portuguêsa, essa moeda não corre sem troco. Devolvem-se pois intactas á

procedencia, depois deste avivar de memoria. Pois, se bem que seja certo, não ofender quem quer, mas sómente quem pode, a verdade é que, estas coisas sempre aborrecem e massam.

«Não somos daqueles que, estão fazendo «funestos esforços para impedir as importantes e urgentes obras do porto que agora estão em via de rapida construção», como diz o articulista. Nada disso. Desejamos que se façam as obras necessarias no Porto da Beira, para que ele possa ser, aquilo que deve ser, tanto para nós, como para os nossos visinhos que, dele queiram ou precisem utilisar-se. Mas, disto, a estarmos de acordo ou aplaudir a pouca vergonha, o escandaloso bluff das obras do porto, tal como estão planeadas, tal como o Sr. Libert Oury, Presidente do Comité de Londres da Companhia de Moçambique, tal como o mesmo Sr. Libert Oury na qualidade de empreiteiro das obras do porto, tal como o Sr. Libert Oury quere, na sua qualidade de representante especial da «Beira Works Ltd.», vai um abismo que, quem tenha um pouco de brio da raça, de amôr á sua Patria, não pode transpôr. É possivel que haja individuos que batam palmas, que, consultado o estomago, achem magnificos os contratos, e concordem com as doutrinas expostas pelo representante especial da «Beira Works Ltd.», na sua já agora celebre carta, dirigida ao Secretario da Companhia do Porto da Beira. Esses, não teem na vida nada mais a guia-los que o mesquinho interesse, peniculiarios subservientes do Rei Milhão, sempre esperançados em roer novo osso. Esses, não são portugueses, são uns miseraveis que, devem ser marcados a ferro em braza.

«Gostariamos que o articulista dissesse, e não insinuasse, quais «os outros interesses que possam ter em mente» os envolvidos no movimento de protesto contra a negociata do Porto.

«O articulista, como bom julgador, por si julga os outros. E, assim como o Sr. Oury, o exportou para a Beira a tanto por mês, afim de defender, aqui, e fazer acreditar lá fóra, aos nossos visinhos, que as Obras do Porto da Beira, de que é empreiteiro o mesmo Sr. Oury, são alguma coisa mais do que, o ludibrio para uns, e o assalto numa encrusilhada, á Soberania Nacional e á economia deste Territorio, não compreende que possa haver alguem que, atirando com os seus interesses e as suas conveniencias, para traz das costas, venha a publico gritar bem alto, tão alto quanto seja preciso, para ser ouvido de todos, que o que se está passando é muito grave, que o que se premedita é uma tremenda infamia.

«É preciso que todos saibam, nos seus menores detalhes, em que consiste a negociata do Porto da Beira, pois é urgente, é absolutamente necessario criar, tanto aqui como lá fóra, uma forte corrente de opinião, contra a qual se esbarrondem as pretensões do Sr. Libert Oury e associados.

«Porque é que se levou um ano a perceber esse perigo?» pregunta o articulista. Vamos responder, não a ele, mas ao publico que nos ler. Embora o articulista pretenda insinuar que os contratos do Porto da Beira eram conhecidos, ha pelo menos um ano, a verdade é que, esta monstruosidade, só chegou ao Territorio em dezembro ultimo. E, embora logo á primeira leitura, se ficasse sob a impressão de que, grossa pouca vergonha se planeava, a verdade é que, só em Abril ultimo se teve a certeza absoluta, depois de se conhecer a celebre carta do enviado especial da «Beira Works Ltd.», Sr. Libert Oury, ao Secretario da Companhia do Porto da Beira.

«Essa carta, é, por assim dizer, o regulamento para a execução dos contratos. Essa carta, aclara a situação e tira as ilusões aos mais confiados. É a verdadeira chave para decifrar essa monstruosidade juridica — os contratos do Porto da Beira. Nessa carta, revela-se a alma do judeu mercador ao lançar a rêde em que, conta apanhar os ultimos cinco réis deste Territorio. Nessa carta aparece o Sr. Oury como arrogante dono e senhor de tudo isto, não respeitando pessoas nem categorias, numa insolencia que, queremos acreditar, não usaria se estivesse aqui á mão de semear.

«*Ni Monsieur le Capitaine du Port, ni quiconque n'a le droit de se meler de la chose*». Assim, nestes termos, e por estas palavras, se refere o empreiteiro das Obras do Porto da Beira, ao Sr. Capitão dos Portos e ao Sr. Governador do Territorio, talqualmente como o faria um mercieiro dirigindo-se aos seus marçanos. O Sr. Oury como patrão e emprezario desta Companhia de Cavalinhos, de nada mais quer saber, nada mais o interessa, além dos seus interesses de homem de negocios.

«Compreende ou admite lá que, o Sr. Capitão dos Portos, sendo empregado da Companhia de Moçambique, possa pôr, acima dos interesses do Sr. Oury os interesses do seu paiz, os interesses do proprio Porto da Beira, os seus deveres de português e de militar? Póde lá ser, um Governador da Companhia de Moçambique, ter a veleidade de pensar que, a sua função aqui, hade ser alguma coisa mais que fazer explorar o Territorio, para engordar os cofres do Sr. Oury? Por assim pensar, e, infelizmente, parece que nunca lhe fizeram sentir que pensava mal, é que o Sr. Oury se imperti-

gou, e irado, resolveu não só extorquir-nos os ultimos cinco réis, mas até roubar-nos a lingua. È verdade, até a lingua!!!

«Porque, sob o pretexto de que a maior parte dos navios que frequentam a Beira são ingleses, ou se o não são, estão habituados á nomenclatura inglêsa, diz ser necessario substituir a nomenclatura portuguêsa pela nomenclatura inglêsa, em inglês. Assim mesmo. . . . .

«Afirmámos que as obras a realisar no Porto da Beira foram divididas em quatro séries. (Artigo 2.º do contrato da Companhia do Porto e Beira Works Ltd.). Afirmei e afirmo que, a primeira série dessas obras, consta apenas de 116 metros de cais para guindastes, 158 metros de cais acostavel e os restantes 276 metros seriam apenas melhorados (cais dos guindastes do Caminho de Ferro), dragagem da barra e ancoradouro. Afirmei, e afirmo que, só para estas obras (primeira série), foram orçadas £ 1.300:000, quantia esta que, poderá ser elevada, em certos casos, a £ 1.500:000. Afirmei e afirmo que, o orçamento das mesmas obras, feito, não por mim, mas por um engenheiro, sobrecarregando o o material com mais um terço do custo actual aqui, e com salarios noturnos, não dá mais que: £ 200:000 para cais, £ 100:000 para a compra de maquinismos, e 200:000 para a compra de dragas, batelões e dragagens. Soma pois tudo £ 500:000. Para onde vão as £ 800:000, que, em certas condições podem elevar-se a £ 1.000:000? O articulista com certeza não póde responder, mas o Sr. Oury, o empreiteiro das obras, esse é que certamente poderia esclarecer-nos. Porque o não faz? Isto, é ou não é, uma negociata ignobil em que, muitos muito devem comer?

O articulista erra pois, de bôa ou de má fé, quando afirma que £ 1.300:000 é a estimativa de todas as obras, e que as £ 500:000 são a estimativa do cais das lighters e do cais acostavel para um navio. Se persistir no erro, será com as proprias palavras do Sr. Oury que o desmentiremos.

. . . .

«Querem saber quanto receberia por ano o Senhor empreiteiro Oury, caso o movimento do porto se mantivesse o mesmo do ano passado, e fossem perfilhadas pelo Governo local as ideias do mesmo empreiteiro sobre as taxas e tarifas a cobrar? Apenas 1.135 contos, ouro, ou sejam £ 255.000!!! São mais 249 contos, ouro, que o rendimento total das Alfandegas do Territorio!!! Isto, é voracidade de ratazana. Não ha pois duvida serem as taxas maximas as que o Sr Oury desejava fossem cobradas, e desde já. E, se o articulista tem duvidas, talvez os Srs. MacFeydean e Toussaint, que, como representantes da «Beira Works Ltd.»,

se avistaram com o Sr. Governador para tratarem deste assunto, queiram tirar-lha's contando o que disseram e a resposta que obtiveram.

«As taxas maximas são: importação para o Territorio 2$25 (ouro), por tonelada, importação em transito 1$80 (ouro), por tonelada, exportação 1$12,5 (ouro), por tonelada. Está isto certo? A situação do Territorio é tão desafogada, é tão florescente que, possa comportar este novo e pesado encargo? A situação economica dos nossos visinhos é tão precaria que, nem ao menos, possam suportar encargos iguais aos que, o Sr. Oury, pretende impôr-nos? Não nada disto. O contrario é que está certo e seria justo. Então, nós fazemos um porto em nossa casa, custando-nos rios de dinheiro, e havemos de ter menos regalias, menos facilidades que os estranhos? Seria um requinte de amabilidade, mas era tambem a aceitação tacita dum protectorado ignominoso.

«Diz o articulista, que «não expliquei que a Companhia magestatica portuguêsa que nos governa possue 50 % das acções da Companhia do Porto, e que quando, de harmonia com o contrato assinado, teve de entregar os cais e armazens, — simples formalidade — os entregava a ela propria». Começarei por dizer que, a Companhia de Moçambique, é realmente portuguêsa, mas só no nome, porquanto, se o fosse de facto, não haveria Ourys lá dentro, nem seria sua unica preocupação, esbulhar o Governo Português de todas as receitas, nem tão pouco seriam possiveis negociatas, como a que se pretende fazer com as obras do Porto da Beira, nem se teria feito a negociata não menos vergonhosa, para nós, da organisação da «The Mozambique Industrial and Commercial Co.» Não se dariam a esta Companhia os melhores terrenos da Zambezia, qualquer coisa como 20 mil hectares, parte dos quais saíram das reservas indigenas, e que ela conserva incultos. Não se proíbiria a concessão de terrenos na Zambezia a particulares ou a Companhias, mesmo que fossem portuguêsas.

«Esta Companhia de Moçambique, nascida em horas bem angustiosas para a nossa nacionalidade, não tem já hoje a mante-la, nem a justificar a sua existencia, as razões que a fizeram nascer. E, porque os que estão engordando á sua sombra o sabem, e porque sentem que a opinião publica do Territorio, não consentiria numa renovação ou prorogação do contrato, é que se vem lançando esta rêde de malha apertada onde fique tudo quanto neste Territorio possa ser um valor ou represente uma receita. E, ámanhã, quando o Estado retomar a sua administração, só encontrará encargos

e desnacionalisação. Sendo as coisas assim, o facto da Companhia de Moçambique ter 50 % das acções da Companhia do Porto, que não tem, não é, para nós portugueses, uma garantia, bem pelo contrario, é a certeza de que o Estado será miseravelmente espoliado, se não tomar medidas drasticas.

«Quanto á obrigação da Companhia de Moçambique entregar os cais e armazens da Alfandega, não ha nada nos contratos que a isso a obrigue. Bem pelo contrario, o artigo 12.º do contrato da Companhia do Porto da Beira, diz claramente o seguinte: «Outrosim a Companhia de Moçambique não autorisará o embarque ou desembarque de mercadorias em qualquer local compreendido nos limites do porto, *fóra das instalações legalmente existentes nesta data*, e nos cais ou pontes estabelecidos pela Companhia do Porto da Beira».

. . . .

«Querem saber quem são os administradores da Port of Beira Development Ltd.? o Sr. Libert Oury. Querem saber quem assigna como representantes da Companhia do Porto da Beira? Os Srs. Freire de Andrade e Amandio Baptista de Sousa. Sabem quem aparece como administrador e representante especial da «Beira Works Ltd.»? É o Sr. Libert Oury.

«Sempre este Senhor, sempre este tremendo polvo obsecado pela ideia de fazer a nossa felicidade, não se poupando para isso a sacrificios nem canceiras. Não ha duvida, a população do Territorio deve reconhecidamente oferecer-lhe um Zé Povinho de Bordalo Pinheiro em tamanho natural, não vá o homem supôr que somos ingratos. A Companhia do Porto da Beira foi um truc, foi uma imposição que os patriotas da Companhia de Moçambique aceitaram, porque não podiam fazer outra coisa, mas a ideia inicial, o proposito de expoliarem este Territorio, de esbulharem o Estado em beneficio de estrangeiros, subsistiu. O artigo 24.º foi introduzido de má fé e com a intenção de ludibriar a vontade expressa do Governo.

. . . .

«Baldadamente o Sr. Governador do Territorio, procurou convencer o Conselho de Administração da oportunidade, da conveniencia e da urgencia de se fazerem os aterros dos pantanos, aproveitando os produtos das dragagens. Nada conseguiu, porque, esta medida tão acertada, ia prejudicar os detentores de talhões na Beira, salientando-se em primeiro logar, e quasi unico, o Sr. Libert Oury, dono da Beira Town Sites, e dos talhões que pertenceram ás Companhias

Oceana e Sud Est que, pensa vender a pezo de ouro. Muito mais haveria a dizer, esta negociata é um filão inexgotavel, mas este artigo já vae longo, e o que ainda falta dizer não ficará por dizer, pois as oportunidades não faltarão.

«Falámos muito do Sr. Oury, procurámos mostrar, ao de leve, como a sua acção neste Territorio é perniciosa, tanto aos interesses dos que aqui trabalham, como para os proprios interesses da nacionalidade. Mas, este Senhor que é um estrangeiro, que é um homem de negocios, acima dos quais nada respeita nem vê, não deve prender mais a nossa atenção. Basta que saiba que lhe conhecemos as intenções e objectivos, e que não somos aquele manso rebanho que se deixaria tosquiar como ele contava.

«Mas, o que diremos nós daqueles que, tendo nascido sob o belo ceu de Portugal, que são nossos irmãos de raça, pretendem sem pejo vender a retalho a Patria? Daqueles que, dizendo-se portugueses, não hesitam em entregar em mão estrangeira esta terra tantas vezes regada com o sangue generoso de seus irmãos?

«Seria muito pedir para eles a morte ignominiosa numa forca?

«Beira, 17 de Junho de 1927. — *Dr. Ferreira d'Almeida.*»

***

«Foi este, o artigo que o Meritissimo Juiz desta Comarca mandou publicar. Foi este, o artigo que motivou a apreensão do *Noticias da Beira* do dia 24, ordenada pelo Sr. Antonio Cardoso de Serpa, desrespeitando direitos, calcando a lei, sublevando-se contra um dos poderes do Estado.

«O Sr. Antonio Cardoso de Serpa não trepidou perante um crime previsto e punido pelo n.º 4.º do artigo 301.º do Codigo Penal.

«O Sr. Antonio Cardoso de Serpa, não hesitou entre o desrespeito ás leis do seu paiz, e os interesses inconfessaveis dos homens da ignobil *negociata* do Porto da Beira.

«O Sr. Antonio Cardoso de Serpa, quiz dar ao amo e senhor, mais uma estrondosa prova da sua eterna gratidão, da sua incondicional lealdade.

«Mas, o Sr. Antonio Cardoso de Serpa abriu um conflicto insanavel com o poder Judicial.

«O Sr. Antonio Cardoso de Serpa não pode continuar como Governador interino deste Territorio, mantendo-se como Juiz desta Comarca o Sr. Dr. Antonio Ferreira da Fonseca.

«E, este, não poderá deixar de manter-se, mesmo porque a não ser que, a crise de caracter e de coragem moral, que ameaça subverter uma nacionalidade, tenha já mui fundas raizes, o Sr. Antonio Cardoso de Serpa terá que nos deixar em paz, para cumprir prisão maior celular ou degredo como a lei consigna.

«Se assim não fôr, gritaremos aqui e em toda a parte, que a Justiça é vesga, e que tudo está perdido, até a honra.

«Que importa ao Sr. Antonio Cardoso de Serpa que um escriba estrangeiro, a soldo dum judeu, venha lançar torpes insinuações e pôr em duvida o patriotismo de alguns portugueses?

«O que importa, ao Sr. Antonio Cardoso de Serpa, é que a negociata se mantenha em segredo, não vá formar-se uma corrente de opinião que torne possivel a infamia.

«E, nesta ordem de ideias não hesitou em proíbir aos empregados a sua assistencia a uma conferencia didatica onde a escandalosa negociata ia ser analisada!!!

«E, dum modo geral, foi obedecido!!! Não houve um protesto colectivo contra esta afronta que transformou *homens*, no sentido mais nobre da palavra, em maquinas de ganhar libras!!!

«Não ha duvida, a acção deleteria do clima, faz-se sentir, até no amolecimento do aprumo moral, unica diferença palpavel entre o homem e a besta.

. . . .

«Entretanto a matilha de rafeiros famintos continuará uivando a roda do monturo á espera dum osso.

***

«. . . Mas a caravana vae passando, que os superiores interesses duma Patria, não se deixam facilmente sufocar pelos interesses da loja de secos e molhados do judeu Oury. — *Dr. Ferreira d'Almeida.*»

***

Os juizes territoriais que até 30 de Outubro de 1909 eram nomeados pelo Governador Geral da Provincia, passaram a ser os Chefes das Circunscrições. Este criterio está certo na parte da Provincia sob a administração directa do Estado, mas aqui, onde os Chefes de Circunscrição são empregados da Companhia de Moçambique, que lhes paga para cumprirem as suas ordens, e zelar os seus interesses

de Companhia de Negocios, a justiça não está completamente, como devia estar, em mãos de funcionarios do Estado. Se é certo que nem em todas as Circunscrições é facil encontrar pessoa idonea para o desempenho das funções de juiz territorial, não é menos verdade que em muitas delas, nas mais importantes, isso seria possivel. E, dados os poucos escrupulos da Companhia de Moçambique, era de toda a conveniencia, e de grande interesse e garantia para o publico, que, as funções judiciais, fossem desempenhadas por quem estivesse independente das pressões e interesses da Companhia de Moçambique. E, só quando não houvesse pessoa idonea de que lançar mão, se deveria recorrer aos Chefes de Circunscrição. Assim se evitaria que tivessem estado, e estejam ainda, estrangeiros, em territorio português, encarregados da aplicação da justiça.

***

O Governador da Companhia de Moçambique é o representante da Soberania Nacional nos territorios que administra. Tem honras de Governador de Distrito, e já pretenderam arrancar ao Governo as honras de Governador Geral. Felizmente, essas pretensões, falharam para honra e decoro do brio nacional.

O pôr nas mãos do Governador da Companhia de Moçambique a representação da Soberania Nacional, foi um erro que não se compreende nem justifica. A Companhia de Moçambique não é mais do que uma Companhia de Negocios, tantas vezes escuros, e, não é decente, que ao gerente dessa Companhia em Africa, se entregasse a representação da Soberania Nacional. Sendo uma Companhia de Negocios, de portuguêsa apenas tendo o nome, o seu gerente aqui em Africa tem de cumprir e executar, pois para isso é que lhe pagam, as ordens recebidas dos Comités estrangeiros, e, quantas vezes, o cumprimento dessas ordens não tem representado uma afronta á Soberania portuguêsa nestes territorios, um prejuizo irreparavel para os superiores interesses do Estado. E, regra geral, os Governadores que por aqui teem passado, uns teem cumprido com grande solicitude as ordens do patrão, mesmo aquelas que vão de encontro aos interesses e brios nacionais, pois lhes tem faltado a independencia e aprumo moral para se negarem ao cumprimento de ordens reputadas atentatorias dos superiores interesses da Patria; outros teem cumprido cegamente as ordens recebidas na esperança, algumas vezes confirmada, de uma boa esportula.

Sendo isto assim, e havendo nos Territorios um Intendente, funcionario do Estado, representante do Governador Geral da Provincia, e, sendo este, o representante da Soberania Nacional na colonia, porque motivos ou porque transcendentes razões não delegam neste funcionario essa representação? A Companhia de Moçambique tem tido artes para conseguir a complacencia e a cumplicidade de alguns ministros, que, no Conselho de Administração da mesma Companhia, veem um asilo convidativo para os politicos falidos e para os ministros invalidos.

Quando João Coutinho foi Governador Geral da Provincia, mandou erguer á porta da Intendencia, na Beira, um mastro que, deveria ser o mais alto do Territorio, certamente querendo proclamar, afirmar bem alto, que, Portugal, embora num momento de má inspiração, houvesse entregado temporariamente a administração destes territorios, não abdicára da sua posse e do seu dominio directo. Pouco tempo depois, sendo ministro da marinha e ultramar, assinava uma portaria mandando que, a Soberania Nacional, passasse a ser representada pelo Governador da Companhia de Moçambique, honra esta que até então pertencia ao Delegado do Governo!!!

O manifesto ao Povo do Territorio em Fevereiro de 1921

«*Cidadãos:* — A Companhia de Moçambique, abusando duma organisação administrativa viciosissima, pela qual se encontra a pôr e dispôr, no mais manifesto e criminoso absolutismo, da administração dos territorios de Manica e Sofala, divorciada por completo da opinião publica, daqueles que constituem as forças vivas deste fertil pedaço da Nação Portuguêsa, só orienta os seus passos, sempre nefastos e ruinosos para Portugal, no sentido da garancia dos seus insaciaveis administradores, e dos trunfos da alta politica, seus assalariados, prejudicando os mais legitimos interesses aqui criados, o natural progresso, chegando mesmo a cometer *verdadeiros crimes de lesa-patria.*

«Arrecada como o Estado, receitas cujo destino nunca é conhecido dos administrados, contribuintes, e até do Governo, — não publica orçamentos, não submete á sanção das colectividades legalmente constituidas do territorio, e que á falta doutras organisações melhores, deveriam em bom direito ser ouvidas.

«Não elabora um plano de obras, um programa progressivo, mantendo os territorios sob a sua administração, sem comunicações telegraficas ou telefonicas, sem estradas ou simples vias de penetração, não procurando acompanhar o desenvolvimento, sempre crescente, que deriva da iniciativa particular.

«Não tem finalmente, outro fim em vista, na sua administração, sempre norteada pelo sofisma e má fé, que não seja a *obra de desnacionalisação, de usurpação e de expoliação.*

«O legitimo bom nome, criado unica e exclusivamente pelo esforço e sacrificio de longos anos, duma grande parte dos habitantes do territorio — a fiscalisação dos seus actos por parte do publico, tem sido nula, e demasiada a confiança daqueles que, justamente podem denominar-se construtores da rica colonia que, é hoje este territorio, chega infelizmente a ser uma culposa e censuravel inercia, — daí os inconcebiveis abusos, que os *Administradores da Companhia de Moçambique* veem cometendo, daí os infamissi-

mos atentados, como este das concessões de terrenos, méro pretexto para outros de maior monta, — que tamanha e tão justificada indignação despertou em todos. Desse momento em deante, o Povo deste territorio começou a abrir os olhos, a ver mais claro, a ser impulsionado por esse amôr sem igual, que torna escravo e amante da terra Mãe, que lhe foi berço, — começou a sentir a inadiavel necessidade de se impôr, de fazer valer a sua opinião, e de fazer ouvir a sua vontade nos negocios publicos, como lhe é garantido pela Constituição da Republica Portuguêsa.

«É preciso, a todo o transe, conquistarmos o logar que de direito nos pertence, inclusivé sacudindo o jugo duma administração que nos é intoleravel, e que tanto nos envergonha, não só perante os nacionais, como ainda, e mais, perante os nossos visinhos da Rhodesia, que por motivos de muitissimo menor monta, acabam de repelir daqueles territorios, a administração da tão poderosa companhia que os dominava.

«Entre os inconfessaveis atentados de que este territorio tem sido vitima, como o seu Povo, e a Nação, encontra-se num plano frisante de degradação moral dum povo, a criação da *The Mozambique Industrial and Commercial Company Limited* que representa um *verdadeiro e inacreditavel crime de lesa-patria;* não ha exemplo em toda a historia colonial portuguêsa, dum tão vergonhoso atentado.

«A Companhia de Moçambique, sentindo como todo o despota aventureiro, que não é de contar com a passividade muito prolongada das suas vitimas, e nem sempre com a *indiferença*, dos Governos, foi tratando de se garantir, emquanto a tolerancia dos poderes publicos e do Povo lhe permite a posse de poderes tão vastos, a posse directa de alguns dos melhores trechos do territorio, e das suas mais rendosas receitas e explorações. Se aos seus actos presidissem designios patrioticos e honestos, o legitimo exercicio de direitos que um qualquer pode ter, não teria ido confiar os bens que, só temporariamente podia usufruir, a uma *companhia estrangeira.*

«Que necessidade houve de semelhante atropelo, que necessidade houve da transferencia das suas melhores prorogativas a estrangeiros, passando para eles a administração, sujeitando ricas e prosperas explorações nacionais, criadas unica e exclusivamenre por nacionais, á tutela aviltante de estrangeiros, sem sequer resalvar, quanto mais não fosse, a denominação dessa famigerada companhia *The Mozambique Industrial and Commercial Company Limited?*

«Ponham a mão na consciencia, Srs. Administradores da

Companhia de Moçambique, e digam em pura e sã verdade, se havia necessidade deste cometimento, deste *verdadeiro e monstruoso crime de lesa-patria;* — se não houvesse a criminosa intenção duma tão grande fraude, a expoliação dos bens publicos, nacionais, que só provisoriamente lhe foram confiados, não teria decerto havido recurso á criação do monstro de ignomia que é essa *The Mozambique Industrial and Commercial Company Limited?*

«Porém, Cidadãos! Ainda é tempo de alguma coisa se fazer, e urge que se faça imediatamente, para que nos não alcunhem de comparsas da tantos crimes, ou representantes duma raça degenerada.

«Povo do Territorio! A transferencia dos bens não está ainda legalmente feita, ainda muita coisa pode ter logar, junto das autoridades do Governo, como manifestação do sentir do Povo, que em todos os tempos, e em todos os paizes foram sempre atendidas, que impeçam a consumação do nefasto e odioso crime.

«Além disso, é preciso que se saiba que a aprovação dos estatutos dessa companhia, foi feita pelo poder executivo, que apenas teve a duração de dias, tendo-lhe faltado como determina a lei, a sansão do poder legislativo, ou seja das camaras dos representantes da Nação.

«Mas, ainda mais, a ilegalidade da constituição dessa companhia, reside tambem no facto de estarem a administra-la, na sua quasi totalidade membros do Conselho administrativo da Companhia de Moçambique, quando em todos os tempos foi sempre impugnado pelo Governo da Metropole, que em companhias sub-concessionarias no territorio, se ingerissem membros do Conselho de Administração da Companhia de Moçambique.

«É mais um atentado dos actuais detentores da administração da privilegiada Companhia de Moçambique, mais um infamissimo desprezo pela moralidade publica, e pela autoridade dos poderes constituidos do Paiz!

«Arriaga, Couvreur, Paiva de Andrade, Joaquim José Machado, e tantos outros, deixaram de pertencer á administração da Companhia de Moçambique, porque faziam parte de companhias sub-concessionarias; — esses escrupulos e esse exemplo, porque foram honestos e patrioticos, não os tiveram os actuais administradores destes territorios que infamemente se consporcaram nos negocios da *The Mozambique Industrial and Commercial Company Limited.*

«*Terminando:* — Nada de hesitações! Nada de tibiezas, indignas de homens honestos e patriotas, — o momento é de agir! — Nada de criminosas indiferenças, que possam

ser tidas, ou assemelhar-se a medo, ou a uma conivencia.

«*Vamos para o comicio publico*, defenir de uma vez para sempre a atitude do Povo deste Territorio!

«Vamos dar *todos os passos necessarios*, perante as autoridades do Governo, para que os infames atentados não surtam efeito!

«Avancemos com coragem, e com firmeza, conscios da Justiça que nos assiste; para a conquista duma situação que nos livre do oprobrio e da vergonha, que a gananciosa Companhia de Moçambique criou a este territorio e aos seus habitantes.

«Ao comicio, impondo os nossos direitos, e condenando os infames vendilhões da Patria, que tão indignos exemplares se mostram, mesmo aqui no territorio, olvidando deveres que lhes são impostos, e as gloriosas tradições do paiz que os perfilhou, e ao qual em vez de afecto, votam desprezo e descrédito, traindo-o, e traindo-nos a todos nós.

«Nada de hesitações ou demoras, repetimos, o momento é oportuno, marque-se o dia designado ao *comicio*, e que nem um só habitante falte, a votar o seu maior protesto contra tantos e tamanhos crimes, contra tanta podridão, faltas de caracter e de patriotismo!

«*Ao comicio*, onde perante o tribunal supremo da opinião publica, sejam julgados os traidores da Patria!

«Beira — Fevereiro de 1921.»

***

Moção apresentada e votada na assembleia publica de 3 de Abril de 1923 e entregue ao Sr. Intendente do Governo na Beira na tarde do dia 4.

«Considerando que, a administração da Companhia de Moçambique, nao corresponde hoje, de fórma alguma, ás exigencias e necessidades da populaçao do Territorio de Manica e Sofala;

«Considerando que, a mesma administração, por esse facto, e pela sua orientação retrograda e ruinosa de só arrecadar receitas, sem se preocupar com a execução dos correspondentes melhoramentos, com o bem estar publico, nem com a reforma dos seus processos administrativos, constitue um verdadeiro obstaculo no caminho de franco desenvolvimento e progresso, a que os habitantes do Territorio aspiram;

«Considerando que, devido a essa mesma orientação tem a Companhia de Moçambique, deixado de cumprir importantissimas disposições da sua Carta Organica, tais como,

entre outras: a obrigação de instalar mil familias portuguesas no seu Territorio, durante os primeiros dez anos da sua administração; a construção duma estrada carreteira do Pungué á fronteira; a instalação duma escola agricola e estações experimentais, cuja existencia teria grandissima importancia nos dias de hoje; a construção duma linha telegrafica propria para o Zambeze, etc., etc. Da mesma maneira e por varias fórmas tem faltado á obrigação geral, explicita no artigo 13.º de «exercer atribuições de interesse publico que lhe são conferidas», — descurando inumeros assuntos de interesse publico sobre os quais, por mais de uma vez, a população tem reclamado;

«Considerando que, ainda pela mesma orientação de não cumprir para com o publico as suas explicitas obrigações de Estado, a Companhia, não tendo atendido reclamações recentes, tambem não atendeu ainda a maior parte das reclamações que lhe foram apresentadas em 1911, entre as quais se destacam: — a Municipalidade, o serviço de incendios, os telegrafos terrestres, o escoamento dos terrenos alagados, a construção do novo Hospital, a dragagem na barra, etc., etc.

«Considerando que, por efeito dessa mesma orientação foi ha dez anos começado um novo Hospital na Beira, não tendo nunca continuado as obras; — foi projectado e muitas vezes prometido um edificio para a Capitania, sem que tal promessa jámais entrasse em via de realisação; — foram projectadas varias vias de penetração no interior, como, por exemplo, a estrada Buzi-Spungabera, de que nunca mais se voltou a falar, com absoluto e completo prejuizo da colonisação e exploração das áreas por ela atravessada; foram projectadas varias dragagens da barra, com consulta a varias autoridades no assunto, sem que nunca qualquer dos planos tivesse tido execução; foram projectadas varias defezas da Praia da Ponta-Gêa, sem que se insistisse em qualquer dos muitos projectos estudados; foi por completo abandonado o projecto de continuação da muralha para a Ponta-Gêa, estando hoje o «perré» quasi por completo destruido pela acção das aguas; foi projectado e muito discutido um monumento em Sofala para comemorar a existencia ali da gloriosa fortaleza de São Caetano, recebida pela Companhia das mãos do Governo em boas condições, mas abandonada e desprezada ao ponto de estar hoje por completo destruida pelo mar, não sendo já reconhecivel o sitio onde esteve, etc„ etc.

«Considerando que, recebendo a Companhia de Moçambique os fôros da cidade da Beira e bem assim outras ta-

xas municipais, é de sua responsabilidade o pessimo estado sanitario em que a localidade se encontra, havendo varios e perigosissimos fócos de infecção, tendo-se tornado endemico o mosquito anofeles que dantes não existia na localidade; havendo charcos, lodos e mangal em sitios inquestionavelmente prejudiciais á salubridade publica; estando o acampamento e o hospital indigena por assim dizer dentro da cidade, a ponto de trazer em permanente infecção o bairro europeu que lhe fica junto;

«Considerando competir-lhe tambem o abastecimento de aguas á cidade como obra de Estado, cujas funções a Companhia tomou, dever a que se tem esquivado sempre, resultando da sua falta, numa população sempre crescente como a da Beira, gravissimo prejuizo da salubridade publica, de qualquer socorro em caso de incendio, e do bem estar geral da população;

«Considerando a fórma arbitraria como são constantemente alteradas e modificadas as disposições do regimen de concessões de terrenos a ponto de, não ha muito, se ter tentado restringir e anular direitos plenamente e legalmente adquiri-los;

«Considerando que, muitissimo ha a fazer para colocar o porto da Beira em condições de satisfazer ás grandes exigencias do trafego actual, sem que a Companhia, responsavel pelas suas obrigações de Estado, promova de sua conta quaisquer melhoramentos;

«Considerando que, não será de aceitar qualquer alegação de falta de fundos, porque as receitas do Territorio cobrem de ha muito as despezas de administração, deixando saldo suficiente para a amortisação de verbas especiais avultadas empregadas em melhoramentos, mas que a Companhia aproveita em beneficio proprio; além de que, tendo levantado o capital equivalente á emissão de um milhão e meio esterlino, sob o pretexto de desenvolvimento do Territorio, apenas dispendeu uma parcela minima dos dinheiros realisados, no cumprimento das obrigações contraídas para com a Nação;

«Considerando que, a situação politica dos habitantes contribuintes no Territorio, em face dos processos administrativos da Companhia de Moçambique, se não conforma com o espirito da Constituição da Republica, pois que aquela, administrando autocraticamente em contrario do exemplo de todas as administrações coloniais modernas, nenhumas contas presta á população dos dinheiros que lhe exige, como a não consulta sobre a arrecadação da receita e distribuição da despeza, nem mesmo para a aplica-

ção das taxas que pretende impôr-lhe, como ainda agora sucede, estabelecendo licenças de carros e para comerciar, nas Circunscrições, exageradissimas, e por completo inaplicaveis, em vista das actuais circunstancias economicas;

«Considerando que, a orientação moderna de todas as administrações coloniais, é precisamente a descentralisação, ao passo que na Companhia de Moçambique existe a mais absurda subordinação a uma Séde na Metropole, com tal ingerencia nos assuntos de administração, que não pode deixar de a tornar anti-progressiva, retrograda e ruinosa, com imenso prejuizo de toda a população do Territorio;

«Considerando que, precisamente por todos estes motivos as Companhias privilegiadas teem sido extintas nos paizes coloniais mais adeantados, como ainda ha pouco, pelo voto do Povo, na visinha Rhodesia, apezar dos importantissimos serviços prestados, que a Companhia de Moçambique em muito pouco ou quasi nada imitou;

«Considerando que, a pár de todos os factos já apontados, a Companhia de Moçambique, mais com o intuito do seu proprio beneficio, que do bem publico que comprometeu altamente, criou um Banco cujas dificuldades financeiras de varia especie, logo de começo lançou uma verdadeira desorganisação em todos os interesses criados no Territorio, causando males graves de que a população vem sofrendo com o maior desgosto e desesperação;

«Considerando que, a população não pode de fórma alguma continuar a tolerar este estado de coisas, sobretudo porque a ninguem é licito alimentar a menor esperança de que a Companhia de Moçambique venha a cumprir nos dezoito anos que lhe faltam da sua Carta Organica o que nos trinta e dois anos já decorridos nunca cumpriu;

«Considerando que, o facto do seu desprestigio perante a população faltando-lhe por isso a autoridade imprescindivel para exercer a sua missão e para se fazer respeitar como administradora do Territorio;

«Considerando que, a bem do bom nome Português, a bem do progresso e bem estar desta Colonia, e a bem finalmente da equidade e da Justiça, cumpre tomar uma resolução;

«A população do Territorio de Manica e Sofala reunida em sessão magna, com a representação da grande maioria do seu elemento comercial e agricola, ou seja o grosso das suas forças vivas, delibera:

«1.º — Solicitar dos poderes publicos a passagem imediata da administração deste Territorio para administração do Estado.

«2.º — Que a população em vista desta resolução, pede que tal passagem se dê dentro do prazo mais curto possivel, o qual o Governo da Nação se dignará designar mediante um plebiscito, se assim o julgar conveniente.

«3.º — A assembleia delibera igualmente fazer saber ao Governo da Nação que, desde já, se prontifica a contribuir, por meio de uma percentagem suplementar sobre todos os encargos que paga actualmente no Territorio, para o pagamento integral de quaisquer dinheiros que, depois de um rigoroso apuramento oficial idoneo, se resolver que a Companhia de Moçambique tem a receber.»

* * *

. . . .

Em 1898 Mouzinho de Albuquerque, então Governador da Provincia de Moçambique, dirigia ao Presidente do Ministerio uma carta da qual transcrevemos os seguintes periodos:

. . . .

«. . . Um tal Greve, aventureiro e traficante de baixa esfera, publicou no *Diario de Noticias*, uma local sobre o ouro de Angoche, onde ele nunca esteve, e sobre concessões que lhe haviam sido feitas por uns regulos, que ele nunca viu. *Procurou logo a Direcção da Companhia de Moçambique, entender-se com ele, e num papel cheio de afirmações falsas, dois dos directores pediram para a Companhia o exclusivo das pesquizas mineiras no territorio de Angoche.*

«Ora, estando eu aqui, com os poderes que tinha, podia opôr-me á cedencia desses direitos; porém, desautorisado pelo Decreto de 7 do corrente, ficaria, se me conservasse no logar, moralmente anulado, isto é, como convinha *para se realisar a desejada transação*.

«Ainda póde haver outro motivo. A projectada conversão da divida externa gorou, como era de esperar, como todos tinham previsto, como eu mostrei recear no ultimo conselho de ministros a que tive a honra de assistir.

«Todos sabem os apuros financeiros do paiz, e sabem por igual que para assegurar o poder por mais dois ou tres anos, V. Ex.ª, e o gabinete a que preside, não esitarão em sacrificar o futuro.

«Ora em casa de V. Ex.ª encontrei eu um individuo que, *não obstante ter direito á honra de vestir uma farda de coronel do exercito*, é o correctol encartado de todos os negocios vesgos, que teem por base a alienação mal disfarçada dos territorios ainda portugueses da Africa Oriental.

«Expôz este individuo uma transação que achava interessante:

«Quatro milhões de libras, disse ele, chegariam para o governo viver dois ou tres anos; depois, ... os que viessem que se arranjassem.

«Como V. Ex.ª vê já não se tratava de alhear um prazo ou mesmo um distrito, *mas a provincia toda, a troco do que, a Companhia de Moçambique, emprestaria ao governo, cinco milhões de libras, dos quais um em acções e quatro em ouro.*

«Ora, para fazer isto, o que convinha? Que eu ficasse aqui com os poderes e autoridade que possuia? De certo que não, pois podia dar com todo o feito em terra. Ir exonerado para Portugal? Menos ainda. Tendo a espada na bainha, podia pegar na pena, e quem sabe se a manejaria tão bem como a espada n'um protesto contra a alienação da Provincia.

«O melhor era ficar eu em Moçambique; mas desautorisado, sem prestigio nem força moral, e por isso se publicou, e se transmitiu pelo telegrafo, o Decreto de 7 do corrente; por isso vieram os telegramas de V. Ex.ª, instando para que eu retirasse o meu pedido de exoneração.»

***

A Companhia de Moçambique entregou em mãos estrangeiras os dois caminhos de ferro do Territorio.

A Companhia de Moçambique fez a The Mozambique Industrial and Commercial Co.

A Companhia de Moçambique fez os contratos do Porto da Beira, entregando por 99 anos, ao estrangeiro, o porto da Beira.

A *portuguêsa* Companhia de Moçambique propõe ao Governo, comprar a Provincia de Moçambique por 5.000:000 de libras. Donde lhe vinha tanto dinheiro?

O dinheiro da traição onde o ia buscar? Aos seus cofres exaustos? Não, ao estrangeiro.

Apreciações da Imprensa da Provincia

(Do *Correio da Beira* de 17 de Fevereiro de 1923)

Mais um grande escandalo

«Sem vintem e sem saber como nem donde lhe ha-de vir, sentindo-se ás portas da falencia, a Companhia de Moçambique não esita, tendo perdido a honra e a vergonha, tentar defraudar o estado em 627 libras!!!

«Os cinco contos quarenta e sete escudos e noventa e sete centavos que recebeu em prata, produto da taxa militar desde 1917 a 1921, quiz paga-los ao Estado com um cheque em escudos papel do Banco Nacional Ultramarino, defraudando o Estado em 36:762 escudos e 82 centavos!!!

«O Sr. Encarregado do Governo da Provincia devolveu o cheque, e reclama a entrega integral da importancia cobrada, na Intendencia do Governo. São estes os processos administrativos da celebre Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada, tambem conhecida por Companhia de Moçambique. É necessario, para honra de todos nós e como medida de higiene social, que o Estado remova de vez e quanto antes, esta montureira.

*
* *

«O Decreto com força de lei de 2 de Março de 1911 organisando os serviços de recrutamento para o exercito, no seu artigo 66.º, cria, para todo o cidadão português que, por qualquer motivo, deixou de satisfazer á prestação pessoal do serviço militar, a obrigação de contribuir pecuniariamente com uma importancia anual, chamada taxa militar.

«A taxa militar é composta duma parte fixa na importancia de 1$20 centavos, e duma parte variavel que vai de 3 o/o a 5 o/o, lançada sobre os rendimentos proprios do contribuinte, e o seu produto, será exclusivamente aplicado á compra, fabrico e reparação de armamento e munições. O lançamento da taxa militar é feito por comissões especiais tanto no continente como nas colonias, tendo uma e outra

uma composição analoga, tanto quanto possivel. A cobrança da taxa militar deve fazer-se simultaneamente com a das contribuições directas, tanto no continente como nas colonias, mas deve ser registada separadamente. Nesta parcela da Provincia de Moçambique que teve a desdita de ficar sob a administração da sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada, vulgarmente conhecida por Companhia de Moçambique, não podia o Estado cobrar a taxa militar em virtude do § 4.º do artigo 12.º do Decreto de 17 de Maio de 1897, que diz assim: durante os 50 anos do periodo da concessão o Governo abster-se-ha de cobrar contribuições directas ou indirectas nos territorios da concessão. Mas a portaria de 19 de Junho de 1912 publicada no *Boletim* da Companhia de Moçambique n.º 18 do mesmo ano, diz: atendendo a que não ha regulamento dos serviços de recrutamento no Territorio, atendendo aos *patrioticos* desejos do Conselho de Administração da Companhia, em contribuir para harmonisar as disposições da sua organisação, com os interesses do Estado, e havendo acordo entre o Governo da Republica e o Conselho de Administração da Companhia de Moçambique, o Governo da Republica manda, pelo Ministerio da Guerra que entre em vigor no Territorio da Companhia de Moçambique, o artigo 209.º do regulamento dos serviços de recrutamento, aprovado pelo Decreto de 23 de Agosto de 1911, ficando assim os portugueses residentes ali, obrigados ao pagamento da taxa militar.

«Em 1912, começou no Territorio sob a administração da Companhia de Moçambique, a cobrança da taxa militar. Desde esse ano até 1916, inclusivé, foi cobrada e o seu produto remetido para Lourenço Marques. Os elementos e informações que temos, não nos permitem afirmar se a Companhia de Moçambique desviou ou não para os seus cofres algum deste dinheiro pertencente ao Estado. Mas, da taxa militar cobrada nos anos de 1917 a 1921 inclusivé, a Companhia de Moçambique tentou desviar em seu beneficio qualquer coisa como 627 libras e meia, numeros redondos.

«Senão vejamos. A Companhia de Moçambique, em 1 de Maio proximo passado mandou para o Governo da Provincia um cheque do Banco da Beira no valor de 5:047 escudos e 97 centavos, importancia esta relativa á cobrança da taxa militar nos anos de 1917 a 1921 inclusivé.

«Aqui no Territorio tem sido feita a cobrança da taxa militar, em prata e portanto os tais 5:047 escudos e 97 centavos não podem ser escudos papel do Banco Nacional Ultramarino. Mas, na época em que o cheque foi comprado

e mandado, o Banco da Beira comprava a prata á razão de 7 escudos por libra papel, e em Lourenço Marques o Banco Nacional Ultramarino vendia a sua libra papel á razão de 53 escudos e 99 centavos papel.

«Quer dizer, 5:047 escudos e 97 centavos prata, estando a libra a 7 escudos, eram aqui em numeros redondos, 721 libras. Estas 721 libras convertidas ao cambio de 53 escudos e 99 centavos a libra dão 41:810 escudos e 79 centavos. A Companhia de Moçambique tendo pois de transferir para Lourenço Marques os 5:047 escudos 97 centavos prata provenientes da taxa militar cobrada neste Territorio desde 1917 a 1921 inclusivé, se quizesse proceder com lisura e com honestidade, só tinha uma de duas coisas a fazer: ou trocar a prata por libras á razão de 7 escudos e mandar um cheque sobre Londres desta importancia, ou, depois de convertida a prata em libras, reduzir estas a escudos papel do Banco Ultramarino, á razão de 53 escudos e 99 centavos a libra. Se tivesse seguido o primeiro dos caminhos apontados, teria entregue ao Estado 721 libras e não 93 libras e meia como tentou fazer. Se tivesse tomado pelo segundo caminho, teria entregue ao Estado 41:810 escudos e 79 centavos e não 5:047 escudos e 97 centavos como tentou fazer. Mandando pois como mandou 5:047 escudos e 97 centavos papel do Banco Nacional Ultramarino, a Companhia de Moçambique tentou defraudar o Estado em 36:762 escudos e 82 centavos papel ou sejam 627 libras e meia. Dizemos tentou defraudar o Estado, mas, na verdade, não o conseguiu, não porque os escrupulos ou a consciencia da infamia que se propunha praticar a forçassem a arripiar caminho, mas sim porque o Sr. Intendente do Governo, zelando os interesses do Estado, informou a Secretaria Provincial dos Serviços de Fazenda da roubalheira que se preparava. Por isso a Companhia de Moçambique sofreu o enxovalho de lhe ser devolvido o cheque, mandando que os 5:047 escudos e 97 centavos prata, fossem entregues na Intendencia do Governo na Beira. Não surpreende a ninguem o procedimento da Companhia de Moçambique, porque, quem se der ao trabalho nauseoso de passar em revista a sua administração e os seus processos de governo, nestes 30 anos, verificará que não teem sido mais que um amontoado de extorsões, de violencias, de ilegalidades e de crimes de lesa patria. Norteada pelo interesse sem escrupulos, tem sacrificado os interesses e bem estar de toda a população do Territorio e até os interesses legitimos do Estado, á sua gula desmedida e estrangeirada. Mas é bem certo que o dinheiro do jogo e o do crime não luz e se some sem se saber como nem para

onde. Por isso, apesar de todas as tranquibernias e negociatas escuras de que tem lançado mão e uzado, para fazer dinheiro, a Companhia de Moçambique vê que as suas finanças estão cada vez mais arruinadas e o credito mais de rastos. É por isso que, a Magestatica, só no tribunal, sob a pressão da justiça, paga a quem deve. E paga, porque sabe que a justiça, que hoje felizmente temos, e não pode corromper com benesses nem comprar com dinheiro. Valha-nos ao menos a certeza de que a justiça na Beira não é empregada da Companhia de Moçambique. A situação desgraçada e degradante em que se encontra esse bluff financeiro, essa burla, conhecida por Banco da Beira, deve-se na sua maior parte á Companhia de Moçambique que tem sacado a descoberto para cima de 200:000 libras, que não sabe quando nem como as ha-de pagar. Sempre que ha ocasião lesa o Estado tanto quanto pode e em tudo quanto pode, e se por acaso os funcionarios que teem por obrigação zelar os interesses deste, cumprem o seu dever, logo S. Ex.ª que é o homem que a Companhia de Moçambique procurava ha muito tempo, instrumento docil e inconsciente nas mãos do Plantigrado, do Ornamento formoso e de Sua Senilidade, especie de pau para toda a obra, alugado á razão de dez libras por dia, vai apresentar ao Sr. Alto Comissario as suas queixas e lastimas.»

Do *Direito* de Lourenço Marques de 28 de Março de 1923, transcrevemos o seguinte artigo:

Companhia de Moçambique

A cessão do Porto da Beira

«Um dos ultimos numeros do *Correio da Beira*, semanario pequeno no formato, mas deveras grande no patriotismo e na inergia com que, pugnando pelos direitos soberanos da nação, verbera denodadamente a acção deleteria da Companhia de Moçambique, referia-se á cessão do porto á «Port of Beira Development Co.»

«Que formidaveis e substanciais luvas irão receber os maus portugueses, que, no sinodo do Largo da Biblioteca, forem os intermediarios de tão monstruosa infamia?!

«Quando das negociações sobre as bases da nova convenção, recentemente, na cidade do Cabo, tivemos o prazer de registar, que toda a população da Provincia, desde o seu Alto Comissario ao mais humilde colono, se sentiu revol-

tada contra o *controle* que a União procurava obter sobre o porto de Lourenço Marques.

«E contudo, esse *controle*, que significava uma afronta ao povo, que encheu de gloriosas tradições as melhores paginas da historia do mundo, com as suas arrojadas descobertas e audaciosas conquistas, nada seria ao pé da infamissima traição que a privilegiada Companhia de Moçambique pretende pôr em pratica vendendo o segundo porto da Provincia!

«Não se coaduna o clamor então levantado na imprensa desta cidade, com o silencio, que agora notamos!

«Julgar-se-ha porventura, aqui, que os territorios cedidos áquela Companhia não fazem parte integrante de um legado, que tanto sangue generoso custou á Raça Portuguêsa?!

«Pois será possivel, que essa Companhia, que acusaremos de traidora, vá, com o nosso consentimento tacito, representado por esse criminoso silencio encaminhando as coisas para a *debacle*, em que ha-de ruir-se uma das mais vastas e mais ferteis áreas desta Provincia?!

«Onde pára o orgulho e patriotismo da Raça?!

«Porque não fala a população pela voz das suas cabeças, reclamando do Governo providencias contra a acção nefasta do grupo de capitalistas, que, representando uma Companhia, que urge eliminar, descuram os interesses sagrados da Patria, em prol dos proprios?!

«Porque, (diga-se ao menos), se não fornece aos nossos irmãos da Beira, isolados do resto da colonia e esmagados sob a pressão autocratica e brutal da Companhia, o apoio material e moral que é nossa obrigação prestar-lhes?!

«Como se pode tolerar que, depois de ter cedido interesses angariados á sombra e por força de direitos, privilegios e regalias que a Nação lhe outorgou, ela vá ainda pôr em almoeda e alienar tambem o nosso segundo porto, a estrangeiros?!

«Até que ponto abusarão os magnates da Companhia de Moçambique na paciencia do povo português, cujos representantes ela persegue a todo o transe despedindo dos seus quadros funcionarios nacionais, e tentando expulsar do territorio outros, que lhe fazem sombra, obrigando e conservando estrangeiros que remunéra a pezo de ouro?!

«Haverá quem ignore que, a quando da Grande Guerra, ela deu gratificações a familias de empregados seus, estrangeiros, que perderam a vida nos campos de batalha europeus, não concorrendo com um ceitil sequer para as daqueles, que, Portuguêses como nós, deixaram os ossos no proprio territorio durante a revolta de 1917 para a qual

a Companhia em muito concorreu, com a sua negligencia e pessima administração?!

«E contra o procedimento de semilhante Companhia, contra os seus privilegios e abusos não se levanta tudo quanto de viril ha na Provincia!!

«Não se insurgem esses que, no seu territorio envergando fardas de militares Portugueses, tantas vezes honradas nos campos de batalha, lhe prestam serviço?!

«Os trinta dinheiros dessa *Judas* moderna não escaldarão as mãos! O dinheiro da Traição!!

«Ai da nossa raça, do nosso bom nome, da nossa altivez, se ainda houver Portugueses que a sirvam, sem que ela declare, que não vendeu, que não vende o Porto da Beira! Ai de nós se a barriga a tanto obrigar.»

O patriotismo dos portugueses residentes no Territorio da Companhia de Moçambique

«O artigo que foi publicado no nosso penultimo numero, ácerca da maldita Companhia de Moçambique, teve uma oportunidade explendida.

«O nosso correspondente afirmou que a Companhia de Moçambique ainda ha-de ser a causa de graves complicações nesta Provincia e podemos ter a certeza que mais dia menos dia, é preciso cortar o mal pela raiz, — expulsá-la por nefasta á soberania portuguêsa — senão quizermos ver Moçambique cortada pelo meio.

«Os telegramas para o nosso colega *Guardian* mostram bem o estado de espirito dos colonos que se deixaram caír debaixo do tacão da Companhia, que nada tem feito de util, nada, absolutamente nada.

«A Companhia não tem um único caminho de ferro seu. Teve de recorrer aos ingleses para a construção da linha da Beira a Macequece, hoje propriedade da Rhodesia Railway Trust, como teve de recorrer aos ingleses para a construção da linha Trans-Zambeziana. Para qualquer empreendimento, nunca o Companhia dispoz de capitais. Limitou-se e tem-se limitado a fazer concessões a estrangeiros, procurando certamente vegetar á custa delas. O proprio porto da Beira, não está construido e parece que a Companhia vai entregá-lo a uma firma estrangeira.

. . . .

«Teem portanto carradas de razão os colonos que na

Companhia de Moçambique andam a enriquecer os acionistas londrinos e de outras terras estrangeiras, em se revoltarem contra aqueles que tanto teem abusado da sua paciencia, espezinhando-os com tributos novos, que não são destinados a melhoramentos, nem na propria cidade da Beira, que é uma das nossas maiores vergonhas coloniais, nem para caminhos de ferro, nem para a construção do porto, docas ou seja o que fôr de util.

«É pena que os distritos do sul e do norte, não se encontrem agora unidos para exterminar o polvo que se atravessa no meio da Provincia.

«Os colonos da Companhia de Moçambique, estão a dar grandes lições de patriotismo e oxalá que não afrouxem nos seus santos propositos de libertação.

«Dentro desta Provincia só deve haver uma Soberania, que deve ser a de Portugal. Não se deve acatamento nem respeito, a não ser ás leis portuguesas directamente emanadas da Soberania Portuguêsa. Uma Companhia privilegiada, é apenas uma Companhia de Negocios.

«Ora os colonos que mourejam no territorio cedido á Companhia de Moçambique, não podem estar sujeitos ao regimen dos prazos.

«Abaixo o feudo!

«Guerra sem treguas nem cartel, aos árabes que atravessam no meio da Provincia!

«Viva a Provincia de Moçambique, sob um governo unico e português.

«Devem ser estes os gritos de libertação, que teem de se conseguir para bem da nossa bandeira, ou a bem ou a mal.

«Expulsando a Companhia, os colonos e o Governo que se entreguem com amor ao desenvolvimento dos territorios, embelezando e saneando a cidade da Beira, construindo o porto e conseguindo as indispensaveis linhas ferreas, aproveitando o material ferro-viario que se pode requisitar da Alemanha e realisando um emprestimo capaz de contribuir para a realisação de todos os melhoramentos.

«Os portugueses da Companhia de Moçambique, pediram ao Governo Central que tome conta dos territorios, sugerindo-se que se faça um plebiscito, dizendo que se submetem ao aumento da tributação necessaria para pagar á Companhia todo o dinheiro que se verifique ela ter gasto.

«É uma grande afirmação de patriotismo e de vontade de progredir.

«Que não desanimem nem desistam dos fins que teem em vista, são os nossos desejos.»

*
* *

Do *Comercio* de 20 de Maio de 1923:

. . . .

«Como os leitores veem, a Companhia de Moçambique, está a pedir não para ser liquidada á boa paz, mas, a ferro e fogo, enforcando todos aqueles que são responsaveis pelos constantes atentados aos direitos da população portuguêsa e pelo desprezo sistematico a que vota as populações que administra e as suas reclamações.

«A Companhia de Moçambique anda certamente em perigosas manobras, a provocar os colonos portugueses que por estas paragens mourejam. Se ela tiver força em Lisboa para segurar os tentaculos no bezerro de ouro que ha 30 anos a alimenta, não ha duvida de que só um acto de força energico, pode pôr ponto final a tão pernicioso elemento dentro dos nossos territorios.

«De uma coisa podemos estar seguros: que a Companhia não resiste ao menor pontapé, mas para o caso de ela pensar em aventuras de resistencia, todos os portugueses dignos deste nome, devem ter meia duzia de cartuchos á mão para os devidos efeitos.

«Mas não ha-de ser preciso queimar um tiro, temos quasi a segura certeza. Quando uma população se levanta em pezo não ha quem se atreva a tomar-lhe o passo, principalmente quando é para bem da Nação e para prestigio do seu proprio Governo.

«Já não é a primeira vez que a Companhia tenta exportar a prata amoedada, mas os colonos do territorio e o Governo da Provincia, impediram ha pouco tempo ainda, que a traição se consumasse.

«Lembramos ás autoridades que, para o caso apontado no telegrama acima, é preciso proceder com o maior rigor, apreendendo a prata em questão.

«É tempo de acabar com as constantes maquinações da Companhia.

«Se o Governo, não está disposto a tomar medidas energicas contra os paquidermes da Companhia, ao menos que não impeça os colonos de fazer justiça por suas mãos.

«Correspondendo ao apoio dos portugueses que labutam no territorio da Companhia, prometemos empregar todos os esforços para que o sul e o norte da Provincia estejam sempre vigilantes.»

*
* *

Do «*Comercio*» n.º 25 de Junho de 1923:

A celebre Companhia de Moçambique

«O sr. Massano de Amorim, foi nomeado Governador da Companhia de Moçambique e esta elevou o capital para um milhão de libras. Tais são as ultimas noticias, acerca daqueles desgraçados territorios que estão perdidos para a Soberania Portuguêsa, a não ser que um acto de força ponha fim á traição da Companhia.

«Um entendimento entre as forças vivas do territorio e as dos demais distritos, principalmente o de Lourenço Marques, devia facilitar a expulsão da Companhia. Trata-se de uma questão nacional, que a todos interessa.

«A Companhia, apesar de ter os seus capitais estrangeiros, sabe que se não sente segura e que a sua obra pérfida. os seus fins malevolos que são nada mais e nada menos do que um jôgo infame contra a Soberania Portuguêsa, pode acabar em cinco minutos. Em cinco minutos, repetimos. E não é preciso um esforço gigantesco. Desde que o Governo, a quem se deve expor primeiro a gravidade das circunstancias, por intermedio das forças vivas do territorio, e, pelo menos, do distrito de Lourenço Marques, não dê providencias, é absolutamente indispensavel que duas duzias de homens, porque não é preciso mais, tomem a iniciativa de devolver ao Governo da Provincia, os territorios que lhe pertencem. É claro, que se torna indispensavel, que os colonos do territorio se não encontrem desprevenidos para o que der e vier, pois á vista dos argumentos de pezo, que são um marmeleiro nas mãos de homens que acima de tudo são portugueses, a Companhia encolherá as garras e ficará muito satisfeita se a indemnizarem.

«Há algumas aves agourentas, que teem medo de alguma complicação internacional, motivada por um acto de torça. Trata-se de um papão inventado pela propria Companhia, que não se deve temer.

«É preciso deitar a terra essa traição á Soberania Portuguêsa, que é a Companhia de Moçambique, para se dar a machada logo a seguir na Companhia do Niassa, cem vezes pior ainda que a de Moçambique, porque nesta ao menos, ainda há colonos portugueses, dispostos a corre-la a pontapé e a cacete se fôr preciso.

«Vem agora a Companhia de Moçambique pretender

deitar agua na fervura, entregando o territorio ao Sr. Massano de Amorim, que dizem trazer ordens para abafar todos os protestos e tentativas que se façam no sentido de expulsar a famigerada seita do Largo da Biblioteca, a ferro e fogo, ou por outros processos.

«O Sr. Massano de Amorim tem fama de *teso* e por este motivo foi convidado para governar o territorio, que já não tem por onde se lhe pegue, a não ser que seja devolvido ao Estado.

«Neste jornal tem-se dito e com verdade, que nos territorios da Companhia, não ha coisa que nos lembre ser aquilo terra portuguêsa.

«É a maior das traições e das infamias que amarraram ás costas do nosso desgraçado paiz, transformado quasi em campo de vís traficantes, medrando á custa da inteligencia com os bandidos que parece estão apostados em roubar o territorio á Soberania Portuguêsa, podendo assim causar uma nova guerra, cujas consequencias podem acarretar uma catastrofe europeia, muito peior que de 1914-1918.

«O aumento do capital para um milhão de libras, deve talvez ser uma intrujice, tanto mais que a Companhia não promoveu nem tenciona promover melhoramentos. Basta dizer que não mandou ainda construir um quilometro de estrada ou de via ferrea e que propositadamente e certamente com fins ocultos, não construiu nem ha-de construir o porto da Beira.

«Não, esta maroteira, esta orgia, esta funçanata, esta comedia que a Companhia anda a representar ha trinta e tantos anos, sugando o suôr de uma população cuja paciencia chegou aos limites, tem de acabar, ou a bem, ou a mal.

«Apelamos para as chamadas forças vivas de Lourenço Marques, para que correspondam ao apelo dos comerciantes, industriais e agricultores, estabelecidos nos territorios *administrados* pela famigerada Companhia de Moçambique.»

*
* *

«Em Dezembro de 1922 recebemos por intermedio da Intendencia do Governo na Beira, o telegrama que a seguir transcrevemos:

«Confidencial muito reservado peço dar conhecimento seguinte telegrama Ministerio Colonias dois pontos particular para medico Ferreira Almeida rogo modificar sua atitude contra Banco da Beira Companhia de Moçambique pois segundo informações colhi continuando campanha Governo intervirá inergicamente. — *Judice Bicker.*»

«A resposta foi do teôr seguinte:

«Peço a V. Ex.ª a fineza de transmitir para Lourenço Marques, o seguinte telegrama, resposta a um confidencial, que por V. Ex.ª me foi notificado. Agradeço muito penhorado seu telegrama podendo garantir Vexa que intervenção inergica Governo sentido obrigar Companhia de Moçambique cumprir clausulas seu contrato e Banco da Beira seus estatutos será bem recebida população inteira Territorio. Se Governo pensa fazer galões que uso uma mordaça correio segue requerimento pedindo demissão que será oportunamente apresentado. Posso tambem garantir a Vexa que se violencias me forem feitas no Parlamento serão pedidas contas.

«Agradecendo o favor, apresento V. Ex.ª meus respeitosos cumprimentos.

Ao Ex.mo Sr. Intendente do Governo da Republica na Beira. — *Eduardo Alberto Ferreira d'Almeida.*»

Impostos indigenas

Em 1892 o imposto de palhota no Territorio era de 900 réis por palhota ou cubata.

O Decreto de 4 de Maio de 1894, permite á Companhia de Moçambique elevar até ao limite maximo de 2$250 réis por ano o imposto de palhota.

O Decreto de 27 de Junho de 1907, determina que o imposto a cobrar no Sul do Save seja de 4$500. A Companhia de Moçambique pela Ordem n.º 2959 de 22 de Dezembro de 1908 manda cobrar aquela importancia.

A circular de 18 de Fevereiro de 1910, determina que se continue a cobrar uma libra por cada palhota, á razão de £ = a 5$000 e ½ libra = a 2$500 prata.

A nota-circular 12-G — 1671 de 8 de Julho de 1911 manda cobrar além de £ 1 por cada palhota, mais 250 réis em prata para a percentagem a dar aos regulos.

A Ordem n.º 1458 de 26 de Novembro de 1899 determina que o imposto de mussoco nos prazos da margem direita do Zambeze, sujeitos á administração da Companhia de Moçambique, seja elevado a 1$200 réis.

A Ordem n.º 4340 de 12 de Maio de 1922 eleva o imposto de mussoco a 2$500 réis mais 400 réis ou um shelling (ouro) para os régulos.

***

Em 1925 a Companhia de Moçambique tendo as finanças avariadas pensou em aumentar os impostos na esperança de as concertar. O Governador de então quiz ouvir sobre a oportunidade e possibilidade de tais aumentos, os Chefes de Circunscrição. Estes por unanimidade pronunciaram-se negativamente.

Em Fevereiro de 1927 houve nova convocação dos Chefes de Circunscrição para serem estudados varios problemas de administração e entre eles o problema indigena. Voltou a ser discutida a oportunidade e possibilidade de aumento de impostos indigenas. Com alguma relutancia, por

parte dos Chefes das Circunscrições da Zambezia, foi resolvido por unanimidade que podia substituir-se o imposto de mussoco (imposto de capitação) pelo imposto de palhota, e que este podia ser elevado a libra e meia o maximo.

A Companhia não ficou satisfeita, pois era intenção sua pedir autorisação ao Governo, como pediu, para elevar os impostos a duas libras.

Em 1926 a Companhia de Moçambique cobrou de impostos indigenas 425:864$00 ouro ou sejam £ 94:635, sendo £ 52:199 de imposto de palhota e £ 42:436 de imposto de mussoco.

Admitindo que a população se mantém sensivelmente a mesma, o aumento de meia libra aceite pelos Chefes de Circunscrição, dará, para este ano, um amento de £ 26:099 no imposto de palhota e de £ 42:436 na transformação do imposto de mussoco em imposto de palhota, calculando-se que cada tres impostos de mussoco correspondem a dois impostos de palhota.

O aumento total, no corrente ano, será pois aproximadamente de £ 68:500.

Mas, como o Sr. Serpa, contra todas as opiniões incluindo a propria, resolveu, para fazer *bichinha gata* aos individuos que exploram esta feitoria, que os impostos fossem elevados não a libra e meia, como já tinha sido determinado na Ordem n.º 5:491, mas sim a duas libras, embora, por um gesto magnanimo, permitisse que excepcionalmente este ano se cobrasse apenas libra e meia, no proximo ano os indigenas pagarão nada mais nada menos que £ 217:500, isto é mais £ 122:900 que em 1926!!!

Porque? Ha alguma coisa que justifique tão desmedidos aumentos? A situação economica do indigena modificou-se tão profundamente durante o periodo de 1926-1928, que seja justa uma tal tributação? Não.

A unica razão justificativa, é a ruina financeira a que a Companhia de Moçambique chegou. As finanças da Companhia estão avariadas? É necessario dinheiro para continuar a orgia começada em 1891? O preto paga, págará. E se o preto não quizer pagar, se se revoltar? Então o lucro é certo por outro lado, á semelhança do que sucedeu na ultima revolta do Báruè.

Tendo chegado aos numeros que aí ficam, tendo conhecimento de que, a Companhia de Moçambique, estava informando com menos verdade o Sr. Ministro das Colonias, sobre a oportunidade do aumento e do quantitativo a cobrar, constando-me que, o proprio Sr. Governador Geral, tendo sido consultado pelo Sr. Ministro das Colonias, ti-

nha a opinião de que «não havia motivos para considerar a situação economica do indigena do territorio mais desafogada que a dos indigenas ao sul do Save onde com dificuldade era cobrado o imposto de libra e meia», sabendo, como toda a gente, que a Companhia de Moçambique acabava de entregar de mão beijada a estrangeiros o melhor das suas receitas, sabendo, como toda a gente sabe, a falta de assistencia material e moral que, nestes territorios, ha para o indigena, e o muito mais que adiante se verá, resolvi enviar ao Sr. Ministro das Colonias o telegrama que se segue, na esperança de evitar a expoliação ha tanto tempo premeditada pela Companhia de Moçambique. Foi tempo e dinheiro perdido? É verdade, foi, mas nem por isso estou arrependido da informação prestada.

«*Ministro Colonias — Lisboa.* — Antes resolver aumento imposto indigena Companhia Moçambique rogo Vossa Excelencia considere Companhia se sente bastante desafogada para entregar sem compensação Companhias Porto Beira mais importantes suas receitas ponto Voto unanime Chefes Circunscrição e Junta Consultiva Administração foi capacidade indigena não podia comportar imposto superior libra e meia ponto — *Ferreira d'Almeida*, membro Junta Consultiva Administração.»

Sua Ex.ª respondeu o seguinte:

«Governo autorisou Companhia de Moçambique aumentar imposto indigena até maximo duas libras base dois meses de salario médio principio geralmente adotado nações colonisadoras.»

Poucos dias depois, continuando a Companhia de Moçambique a insistir junto do Sr. Encarregado do Governo, para que fosse publicada a ordem de transformação e aumento dos impostos indigenas, aumento este que, poderia ser elevado ao maximo de duas libras, não quiz o Sr. major Walter Lima resolver o assunto sem previamente ter ouvido, como a lei consigna, a Junta Consultiva de Administração.

E, assim, em 23 de Maio, a Junta era mandada ouvir. Do que lá se passou e das opiniões expostas, a que, cada um ficou amarrado, fez-se uma acta que seguidamente transcrevemos:

«*Junta Consultiva de Administração* — Acta n.º 29 (*) — Sessão realisada em 23 de Maio de 1927. — Presidente Sua

---

(*) Esta acta ainda não foi aprovada porque, desde 23 de Maio, não voltou a reunir a Junta Consultiva de Administração. Por não

Ex.ª o Encarregado do Governo major Walter Lima; Presentes os Srs. seguintes vogais: Inspector de Finanças e Exploração, João Mascarenhas Manuel Mendonça Gaivão; Director dos Negocios Indigenas, major de infantaria Antonio Cardoso de Serpa; Director de Fazenda, Leão Abudarham, vogal suplente, substituindo o Capitão dos Portos; Representante dos comerciantes e dos industriais, primeiro substituto, Afonso Henriques de Almeida; Representante das profissões liberais, Dr. Eduardo Alberto Ferreira de Almeida. Faltou o vogal advogado Chefe do Contencioso, por estar suspenso, e o representante dos agricultores, por estar vaga a respectiva representação.

«Aberta a sessão ás 11 horas, Sua Ex.ª o Encarregado do Governo disse: que neste momento em que pela primeira vez, tem a honra de presidir á Junta Consultiva de Administração, deseja que as suas primeiras palavras sejam de saudação para o Governador ilustre que, a estas horas, vai a caminho de Lisboa, e para os vogais da Junta que lhe deram sempre a sua colaboração dedicada, e espera que continuará a ser dada ao Governo do Territorio, seja quem fôr que ocupe esse lugar de responsabilidade. Seguidamente foi lida e aprovada a acta da sessão anterior.

«Ordem dos trabalhos:

«Consulta sobre alterações aos impostos indigenas.

«Sua Ex.ª o Presidente expõe á Junta que, numa conferencia realisada em Dezembro de 1925, na qual tomaram parte os Chefes de Circunscrição, foram estudados varios aspectos do problema indigena, tendo-se formulado quesitos a cada um dos quais correspondeu um voto da conferencia. Entre esses quesitos houve um em que se preguntava sobre a possibilidade de serem aumentados os impostos indigenas. *A resposta unanime foi negativa.*

Em Fevereiro do corrente ano, realisou-se nova conferencia, á qual assistiram os Chefes de Circunscrição, Secretario Geral, Inspector de Finanças, Director dos Negocios Indigenas, Advogado Consultor e Director da Repartição de Trabalho Indigena.

---

haver assuntos pendentes, que por lei tenham de ir á Junta? Não. Porque, para o Sr. Serpa, actual detentor da batuta administrativa, para maior goso e gaudio dos *camelots* da Companhia de Moçambique, é mais comodo e mais decente esquivar-se a consultar a Junta, que ouvi-la tendo antecipadamente resolvido não acatar os seus votos. Embora, quando esta acta fôr á aprovação, se algum dia fôr, a maioria dos membros que nele tomaram parte, já a ela não pertençam, ousamos esperar que, não será viciada. E, por assim pensarmos, a transcrevemos.

«Esta conferencia que teve por fim tratar novamente de assuntos indigenas, e entre eles o novo regimen de trabalho já então posto em execução, verificou-se, pelas informações colhidas, que, devido á fórma como o indigena compreendeu e acolheu esse novo regimen, era a oportunidade de se fazer a unificação e aumento do imposto.

«Embora alguns Chefes de Circunscrição, especialmente os da Zambezia, tivessem manifestado algum receio sobre o aumento, a conferencia chegou a conclusões certas, como consta do voto transmitido telegraficamente para a Séde e da acta da conferencia.

«Essas conclusões são:

«*Que devia fazer-se a unificação dos impostos indigenas, desaparecendo o imposto de mussoco, passando a haver só o imposto de palhota, e que esse imposto, podia ser elevado a libra e meia.*

«*A conferencia emitiu ainda o voto de que, num largo prazo, não se pensasse em novo aumento, nem sequer em pedido de autorisação para novo aumento de impostos.*

«O Governo do Territorio recebeu ultimamente comunicação, do Conselho de Administração, de que havia ido para o *Diario do Governo* um Decreto, permitindo á Companhia de Moçambique, a substituição do imposto de mussoco pelo de palhota, e elevando este a 9$00.

«Tal como a comunicação vem redigida, fica-se na duvida sobre se os 9$00, são a nova taxa do imposto fixado pelo Decreto, ou representam apenas o limite até ao qual o mesmo imposto pode ser elevado pela Companhia de Moçambique, estando porém convencido, pelo conhecimento que tem da correspondencia vinda pela ultima mala, de que a segunda interpretação é a que corresponde á realidade dos factos.

«Como a Junta Consultiva de Administração, nos termos do seu regulamento, tem de ser ouvida sobre a criação ou alteração de impostos, traz agora este assunto á sua apreciação. Trata-se porém de uma medida que urge resolver por estar proxima a época de se iniciar a cobrança do imposto; por isso desejaria que a Junta se pronunciasse concretamente sobre esta consulta, embora cada Sr. vogal faça sobre o assunto, as considerações que entender.

«Para simplificar a consulta divido-a em duas partes.

«1.ª — Unificação dos impostos.
«2.ª — Elevação do imposto de palhota, e até quanto.

«Posta em discussão a primeira parte da consulta, o Sr. Dr. Ferreira de Almeida pede informações sobre a diferen-

ça existente entre os dois impostos, quer na sua aplicação quer nas importancias a cobrar.

«O Sr. Inspector de Finanças e Director dos Negocios Indigenas elucidaram aquele senhor vogal sobre a origem do imposto de mussoco, usado na Zambezia e no regimen dos prazos, e da importancia que é paga pelos indigenas, salientando a conveniencia da unificação.

«Posta em seguida a votação a Junta por unanimidade aprovou a unificação dos impostos no Territorio pela fórma de imposto de palhota.

«Entrando-se depois na discussão da segunda parte da consulta, o Sr. Inspector de Finanças disse: que em sua opinião o imposto deve ser aumentado, porque os indigenas ganham no Territorio salarios muito maiores do que noutros pontos da Provincia e na Rhodesia; e embora o imposto seja ali inferior, teem lá outros encargos tais como: licenças, etc. Acha exagerado o aumento para duas libras pelo qual o Conselho de Administração agora parece insistir, *entendendo por isso que ele não deve ser superior a libra e meia.*

«O Sr. Director de Fazenda disse: que de acordo com o voto da conferencia de Fevereiro, *o imposto não deve ir além de uma libra e meia.*

«O Sr. Director dos Negocios Indigenas disse: que a Companhia de Moçambique carece de aumentar as suas receitas, porque as suas despezas teem aumentado consideravelmente nos ultimos anos. Por outro lado, tendo-se estabelecido no Territorio o regimen de trabalho livre, temos absoluta precisão de criar necessidades ao indigena para o obrigar a trabalhar, visto ele ser muito dedicado á ociosidade. Mas para se elevar o imposto até duas libras e pôr essa medida em vigôr, já no corrente exercicio, temos de atender ao seguinte:

1.º – Que, ha bem poucos meses houve nesta sala uma conferencia *de todos os Chefes de Circunscrição* (os funcionarios que mais em contacto estão com a população indigena), *que foram de opinião unanime de que o limite maximo a que se poderia elevar o imposto, seria de libra e meia por palhota.*

2.º - *Que os Chefes da Zambezia mostraram bastante relutancia em concordar com esse aumento, prevendo que ele provocaria a emigração para as regiões que cercam o Territorio, onde os impostos indigenas são menos pezados, como se prova pelos seguintes numeros:*

«Nos distritos de Quelimane e Tete paga cada casal 70$00 B. N. U.

«No Nyassaland 6/- por indigena; na Rhodesia £ 1 pela primeira palhota e meia libra por cada palhota a mais; ao sul do Save (distritos de Lourenço Marques e Inhambane) £ 1-10-0 por palhota.

«3.º — Que, em virtude do voto unanime dos conferentes sobre a elevação do imposto, Sua Ex.ª o Governador, de harmonia com esse voto, julgou indicado que, os Chefes, durante as operações de recenseamento, fossem preparando o espirito do indigena para esse aumento. Certamente os Chefes não deixaram de proceder de harmonia com essas indicações, constituindo portanto este facto, no seu modo de ver, um obstaculo á elevação do imposto a uma quantia superior áquela que, foi votada na conferencia.

4.º — Que, a cobrança, segundo o Decreto em vigor, deve ser feita no periodo que decorre de 1 de Julho e 30 de Setembro. A dois dias do inicio da cobrança em todas as Circunscrições, não parece facil alterar as instruções dadas aos indigenas, que teem agora de ser respeitadas pelos Chefes que as deram.

«*Em vista do exposto, parecia-lhe conveniente que a Companhia de Moçambique obtivesse do Governo autorisação para elevar o imposto até £ 2 por palhota, que o Decreto fosse publicado nessa conformidade*, mas que, no corrente ano, se cobrasse dos indigenas sómente £ 1-10-0 por palhota, por haver pouco tempo para os indigenas se prevenirem com o dinheiro necessario para tão grande aumento, e porque, não lhe parece conveniente que se alterem os avisos já feitos pelas autoridades administrativas á população indigena.

«O Sr. Dr. Ferreira d'Almeida disse: que ouvidas as explicações agora dadas, e as informações dos Chefes de Circunscrição que são as pessoas que mais em contacto estão com a população indigena, e, desde que eles não viram inconvenientes no aumento do imposto, vota esse aumento para uma libra e meia. Não vota aumento superior a este nem mesmo para anos futuros, porque considera este aumento o maximo que deve ser cobrado. Se o aumento fôr superior a este, a responsabilidade das consequencias que daí possam resultar, quer na relutancia do pagamento pelos indigenas, quer na fuga para fóra do Territorio, fica exclusivamente para a Companhia de Moçambique.

«Refere-se depois ás necessidades do Territorio que, não tem estradas, não tem pontes, não tem escolas. A assistencia que é devida aos indigenas é teorica, pois de pratico pouco ou nada existe, afirmando que é absolutamente necessario que uma parte do imposto que, agora se vai exigir, seja unicamente aplicado em beneficio dos proprios indige-

nas conforme o voto da conferencia realisada em Fevereiro do corrente ano e emitido pelos Chefes de Circunscrição.

«O Sr. Afonso Henriques de Almeida disse: que em principio é contra todos os aumentos de impostos, porque eles vão sempre reflectir-se nas actividades locais, agravando os seus encargos, e dificultando iniciativas. O que é preciso é facilitar a fim de que o Territorio atinja o grau de desenvolvimento que pode e deve vir a ter.

«Não é justo que se exijam impostos sem se ter em atenção as necessidades dos contribuintes, e considera da maior necessidade e urgencia cuidar-se da assistencia que é devida ao indigena.

«No caso presente, como os Chefes de Circunscrição não viram inconveniente de maior em o imposto ser elevado até uma libra e meia, *vota esse aumento, e não mais;* porque pode dar em resultado o exodo da população indigena com graves consequencias para o Territorio provocando a excassês de mão de obra.

«*Posta em seguida á votação a segunda parte da consulta, a Junta, por unanimidade, foi de parecer que o imposto de palhota pode ser aumentado até uma libra e meia, não devendo porém ir além desta importancia.*

«E não havendo mais nada a tratar Sua Ex.ª o Presidente encerrou a sessão eram duas horas e trinta minutos.

«Sala das Sessões da Junta Consultiva de Administração, na Beira, em 23 de Maio de 1927.»

*
* *

Como se vê da presente acta o Sr. Antonio Cardoso de Serpa, votou em Dezembro de 1925 que os impostos indigenas não podiam ser aumentados. Era ao tempo Chefe da Circunscrição de Manica.

Em Fevereiro de 1926 sendo Chefe de Manica votou que os impostos indigenas podiam ser aumentados até ao maximo de £ 1-10-0, e que, num largo prazo não se pensasse em novo aumento, nem sequer no pedido de autorisação para o fazer.

Em 23 de Maio de 1927 o mesmo senhor sendo director dos Negocios Indigenas, depois de varios considerandos em que descobre a grande preocupação de deixar uma porta aberta, não vá o patrão zangar-se, ou desmerecer na boa conta em que é tido, acaba por votar que o imposto de palhota pode ser aumentado até £ 1-10-0, não devendo porém este aumento ir além desta importancia.

Pois em 25 de Agosto, isto é 94 dias depois, este mesmo senhor não esitou, como adiante se verá, em elevar o imposto de palhota, em todo o Territorio, a £ 2-0-0 devendo cobrar-se excepcionalmente no corrente exercicio libra e meia. É possivel que esta inconstancia de opinião do Sr. Serpa surpreenda alguem, não a nós.

Ha um ponto porém, da maior importancia que, não queremos deixar passar, sem para ele chamarmos a atenção do Governo.

O Sr. Serpa que, com tanto denodo e satisfação de consciencia, empunha, embora transitoriamente, a batuta administrativa do Territorio, é o director dos Negocios Indigenas do mesmo Territorio. Tendo ha meses sido encarregado pelo Sr. Governador Correia da Silva, da elaboração do Regulamento Geral do Trabalho Indigena, depois de varias locubrações e tendo expremido os ultimos neurones, pariu um monstrosinho que na Junta Consultiva estava sendo autopsiado, em especial, pelo bistori caustico mas inteligente do Sr. Dr. Videira.

No capitulo 2.º que trata da tutela dos trabalhadores indigenas, diz assim o artigo 8.º:

«A tutela sobre serviçais e colonos indigenas, será exercida no Territorio da Companhia de Moçambique, por um curador e pelos seus delegados, sob a superintendencia do Governador do mesmo Territorio.

«§ 1.º O curador será o director dos Negocios Indigenas do Territorio da Companhia de Moçambique.

«Art. 10.º O curador é o protector nato dos serviçais e colonos contratados nos termos do presente diploma, devendo sob a superintendencia do Governador, vigiar e fiscalisar a execução dos respectivos contratos e prover ao bem estar dos trabalhadores.

«Art. 12.º As atribuições protectoras do Ministerio Publico, com relação aos menores de 18 anos contratados ou que se queiram contratar nos termos do presente diploma, serão exercidas pelo curador ou pelos seus delegados, e bem assim pelos agentes do Ministerio Publico.»

A função de curador não deverá nunca o Governo consentir que fique nas mãos dum funcionario da Companhia de Moçambique. Á Companhia convém que o curador seja um seu empregado, evitaria assim muitas sensaborias, e ficaria nas suas mãos como uma arma formidavel que usaria contra os que não fossem seus apaniguados. Mas, não se trata só dos indigenas do Territorio. Trata-se tambem dos indigenas que, em Moçambique, são contratados para trabalharem aqui. Quem poderia evitar que os indigenas con-

tratados por um ano, não fossem obrigados a trabalhar dois, como ainda não ha muito tempo sucedeu, provocando a intervenção do Sr. Intendente do Governo?

Depois, quem nos garantia que aos indigenas, empregados pela Companhia, seriam integralmente pagos os salarios por que se houvessem contratado? Não seria materia nova na Administração da Companhia como se prova pelo relatorio da sindicancia concluida em Setembro de 1925 á Repartição do Trabalho Indigena, feita pelo então 1.º tenente da armada Raul Nunes Frade, e de que adiante transcrevemos algumas das passagens mais interessantes.

A Companhia não pode fiscalisar-se a si mesma, porque lhe falta a autoridade moral, e porque, o passado e o presente, garantem o que será de futuro. A fiscalisação, a curadoria deve, tem de ser, desempenhada por um funcionario do Governo, se a este algum interesse merece ainda a sorte dos indigenas que aqui trabalham.

O Sr. Serpa curador dos serviçais do Territorio?!!

Pobres pretinhos. Não vos podiam arranjar quem melhor trate do vosso bem estar, quem seja mais cumpridor da lei e zeloso defensor das regalias e garantias que a lei vos confere.

Ha já em vista aquele caso dos 300 pretos de Mambone para a Companhia Colonial do Buzi, cujo processo temos na nossa frente e só não transcrevemos por falta de tempo e espaço.

Entre a lei, os direitos e garantias dos indigenas, e os interesses, mesmo ilegitimos, da Companhia de Moçambique, o Sr. Serpa não tinha a mais pequena esitação, resolvia a favor da Companhia. Isto não é de hoje nem de hontem, é de sempre.

*
* *

MINISTERIO DAS COLONIAS

DECRETO N.º 13:720

«Atendendo ao que me representou a Companhia de Moçambique;

«Ouvidos a Junta Central de Trabalho e Emigração e o Governador Geral de Moçambique;

«Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do Decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, sob proposta do Ministro de todas as Repartições:

«Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

«Artigo 1.º É autorisada a Companhia de Moçambique a

substituir o imposto de mussoco por imposto de palhota e a elevar a taxa deste até a importancia de 9$00 (ouro).

«Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrario.

«Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente Decreto com força de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nele se contém.

«Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr.

«Dado nos Paços do Governo da Republica, em 31 de Maio de 1927. — *Antonio Oscar de Fragoso Carmona — Adriano da Costa Macedo — Manuel Rodrigues Junior — João José Sinel de Cordes — Abilio Augusto Valdês de Passos e Sousa — Jaime Afreixo — Antonio Maria de Bettencourt Rodrigues — Julio Cesar de Carvalho Teixeira — João Belo — José Alfredo Mendes de Magalhães — Felisberto Alves Pedrosa.*»

* * *

ORDEM N.º 5:491

«Considerando que o lançamento do imposto conhecido pelo nome do «Mussoco» teve por base o regimen dos prazos, de ha muito desaparecido do Territorio sob a administração da Companhia de Moçambique;

«Considerando a conveniencia de unificar no Territorio os impostos indigenas, tanto mais facilmente cobraveis quanto mais harmonica e equitativamente aplicados;

«Tendo em atenção o facto palpavel da melhoria economica dos indigenas após a radical transformação do regimen de angariamento de trabalhadores, definitivamente assente em bases modernas e justas;

Atendendo ao que foi votado pelos Chefes de Circunscrição e mais autoridades competentes na conferencia de Fevereiro do corrente ano, especialmente reunida para estudar o problema indigena em alguns dos seus mais importantes aspectos;

«Ouvida a Junta Consultiva de Administração;

«Nos termos da autorisação concedida pelo Decreto n.º 13:720 de 31 de Maio ultimo, publicado no *Diario do Governo* n.º 113, de 2 do corrente e telegraficamente transmitido a este Governo;

«Hei por conveniente determinar o seguinte:

«1.º Nas Circunscrições até agora sujeitas ao regimen tributario do «Mussoco», é este imposto abolido s substituido pelo imposto de palhota.

«2.º É elevada a 6$75, em todo o Territorio, a taxa de imposto de palhota a cobrar no corrente ano.

«3.º Fica revogada a legislação em contrario.

«As autoridades e mais pessoas a quem o conhecimento desta competir, assim o entendam e cumpram.

«Secretaria Geral do Governo do Territorio da Companhia de Moçambique, na Beira, 11 de Junho de 1927. — O Encarregado do Governo, (ass.) *Walter Lima.*»

*
* *

ORDEM N.º 5:570

«Usando da autorisação concedida pelo Decreto n.º 13:720 de 31 de Maio ultimo;

«Hei por conveniente determinar que sejam alterados os n.os 2.º e 3.º da Ordem deste Governo n.º 5:491 de 11 de Junho do corrente ano, pela fórma seguinte:

«Onde se diz: «2.º É elevada a 6$75, em todo o Territorio, a taxa do imposto de palhota a cobrar no corrente ano,» passa a ser: É elevado a 9$00 (ouro) em todo o Territorio, a taxa do imposto de palhota, devendo cobrar-se excepcionalmente no corrente exercicio — por ser o primeiro ano do novo regime de trabalho — sómente a importancia de 6$75, por cada palhota sujeita ao referido imposto».

«Onde se diz: «3.º Fica revogada a legislação em contrario,» passa a ser: «3.º Fica revogada, em consequencia do Decreto acima citado, a legislação em contrario.»

«As autoridades e mais pessoas a quem o conhecimento desta competir, assim o entendam e cumpram.

«Secretaria Geral no Governo do Territorio da Companhia de Moçambique, na Beira, 25 de Agosto de 1927. — O Governador interino, (ass.) *Antonio Cardoso de Serpa.*»

*
* *

Estes aumentos de impostos seriam justificados se a Companhia de Moçambique tratasse com algum interesse dos indigenas do Territorio que administra. Tal não sucede. A assistencia ao indigena, sob qualquer dos aspectos que se encarar, este importante problema de administração colonial, não tem merecido á Companhia de Moçambique a mais pequena atenção. Não abriu poços de abastecimento, não tem acampamentos onde os indigenas possam pernoitar e abrigar-se, quando, no seu interesse ou no interesse da Companhia de Moçambique, são obrigados a deslocar-se; não tem estradas, não tem pontes, não tem assistencia

medica, não tem nada que justifique este periodico esfolar do desgraçado indigena. É que, para a Companhia de Moçambique, o indigena nada mais merece. Trabalha e paga, tanto quanto seja preciso, para evitar a falencia da Companhia, como este ano aconteceu, ou para engordar os varios argentarios e agiotas estrangeiros afim de poderem pagar a alguns nossos compatriotas, administradores *in nomine*, da mesma Companhia para servirem de porta-voz e executores dos seus desejos ordens e planos.

Sobre a fórma como a Companhia de Moçambique trata o indigena, não quero alargar-me em considerações, limitando-me a transcrever dois documentos oficiais: uma nota do medico de Vila Pery ao Chefe dos Serviços de Saude na Beira, e algumas conclusões do relatorio da sindicancia iniciada em 3 de Novembro de 1924 e concluida em 30 de Setembro de 1925, feita á Repartição de Trabalho Indigena, pelo então 1.º tenente da armada Raul Nunes Frade.

O *Correio da Beira* de 30 de Junho de 1923 transcrevendo a nota acima citada, dizia assim:

«Entre as varias dificiencias existentes neste Hospital (Vila Pery), e das quais V. Ex.ª é conhecedor, uma ha para a qual eu ouso chamar a sua esclarecida atenção, invocando os bons oficios de V. Ex.ª junto de S. Ex.ª o Governador, para que ela seja remediada com a maior brevidade possivel. Na época actual do ano, fria, de oscilações bruscas de temperatura, teem-se manifestado com fraquencia pneumonias nos indigenas, não só nos que veem procurar hospitalisação, mas, o que acho grave, nos já hospitalisados por outras doenças, *facto que atribuo a resfriamentos causados pela falta de esteiras, sendo obrigados a deitarem-se sobre o cimento humido e frio, e á falta de mantas para se agasalharem, causando dó vel-os de manhã e á tarde tiritando com frio.* Alem das causas que aponto, outra ha não menos importante: é a falta de alojamento para os indigenas. Os mais gravemente doentes, vejo-me obrigado a alojal-os no Hospital europeu, pois que a enfermaria recentemente construida tem o chão de cimento, e, como acima digo, não ha esteiras para os preservar do frio e humidade, nem mantas para os agasalhar. Outros pernoitam na nova enfermaria, mas como a sua capacidade não permite alojar mais que 50 doentes, *ainda fica uma boa parte sem alojamento, tendo que pernoitar debaixo do Hospital europeu, o que, nesta quadra do ano, é deshumano, ou nas palhotas por eles construidas, e que, por não serem maticados, deixam entrar o vento, a chuva e o frio, e d'ahi o inconveniente que aponto:* o aparecimento de

pneumonias, *na sua maior parte fatais*, e manifestações várias de rheumatismo. Necessario é pois que, a este Hospital, sejam fornecidas esteiras e mantas em numero suficiente para o grande numero de indigenas normalmente hospitalisado. Lembro a V. Ex.ª que talvez a R. T. I. podésse contribuir para melhorar este estado de coisas, fornecendo ela as esteiras e mantas, tanto mais que a maior parte, ou melhor, a quasi totalidade dos indigenas hospitalisados é de sua conta. Outra falta é a de recipientes para a distribuição de comida aos indigenas, e lembro que poderiam ser usadas, para esse fim, marmitas ou pratos de ferro esmaltado para maior duração e limpeza, isto a exemplo do que se pratica em outros hospitais, *pois não faz sentido que num Hospital se forneça comida aos indigenas, em qualquer pedaço de taboa ou lata velha, como se fossem animais.*»

É um dos medicos da Companhia de Moçambique que assim se dirige ao Governo do Territorio a implorar proteção para o desgraçado indigena que tem a desdita de adoecer e baixar ás imundas palhotas a que dão o nome de hospital. Mas ainda ha mais, muito mais mesmo. Em dias de chuva e, precisamente, por não haver onde os indigenas doentes se abriguem convenientemente e façam a sua comida, não podem os desgraçados cozinhar, e dahi, o facto constatado, por inumeras vezes, de serem vistos a vaguear pelas ruas removendo os caixotes do lixo em busca de uma ou outra casca de banana e bocados de pão endurecido!!!

Isto é corrente, sobretudo em Vila Pery precisamente o coração da região agricola onde mais necessidade havia de tratamento condigno ao indigena, afim de que desaparecesse a sua relutancia pelo trabalho. Nestas circunstancias qual é o indigena que voluntariamente se desloca da sua povoação e vem procurar trabalho? Evidentemente que muito poucos ou nenhuns, e se a agricultura ainda tem braços é porque as autoridades a isso os compelem. Se nos voltarmos tambem para a regularidade como a Companhia costuma pagar aos indigenas, verificamos que conquanto muitas vezes seja exigido ao agricultor o pagamento aos seus trabalhadores indigenas, mal se descuide um ou dois meses, em compensação a Companhia de Moçambique está aos *sete e oito meses sem lhes pagar.*

É ou não tudo isto a prova mais cabal do criminoso abandono a que vota o desgraçado indigena? A indignidade e a deshumanidade atingiram o cumulo!

Quando um organismo atinge este grau de abjeção não

pode nem deve existir, e remover tal monturo, é um dever de todo o cidadão que se preze.

***

Pelas conclusões do relatorio a que acima nos referimos vê-se a maneira como a magestatica Companhia angariava os serviçais, como cumpria os contratos que com eles fazia, como os explorava, e o espantoso cáos em que foi encontrada a Repartição do Trabalho Indigena, a ponto de a comissão nomeada para o inquerito, não ter conseguido descobrir quem eram os ladrões e as victimas. Bastará dizer que tudo, aquilo de que os desgraçados indigenas se queixavam... era verdade. Que a Companhia nunca cumpria á risca os seus contratos, que lhes roubava dinheiro (que, posteriormente, pagára a alguns, quando eles insistiram em reclama-lo); que lhes não dava comida suficiente para as viagens de regresso ás suas terras, ao terminarem os contratos, que os obrigava a regressarem a pé, percorrendo enormes distancias, qualquer coisa como 300 ou 400 quilometros, apesar de, parte deste percurso, poder ser feito em caminho de ferro.

Mas, o mais monstruoso de tudo isto, é que a Companhia, até angariava para o trabalho... pobres pretos cegos. Não acreditam? Vejamos então algumas das conclusões do referido relatorio:

«10. — Que os indigenas, quando repatriados para a Chemba e Tambára, vão a pé (15 dias de viagem) e que nem sempre são abonados da farinha a que teem direito.»

. . . .

«Seria da maxima vantagem obter da Beira Trans-Zambezia Railway passagem a preços reduzidos para estes desgraçados que, na volta dos seus contratos, levam 12 e 15 dias a chegar ás suas terras. Isto diminuiria talvez, a dificuldade que ha hoje em recruta-los, e evitaria, por certo, que *aparecesse na Chemba um grupo de 6 pretos cegos, que, por andarem mais devagar, foram passando por varias povoações apresentando este triste espectaculo.* Mas, além destas, ainda ha outras razões, como a de irem dizendo, por todas as povoações por onde passaram, *que não recebem nunca, da Companhia, aquilo a que teem direito pelos seus contratos.*»

Creio que nestas condições, deve ser bem dificil a tarefa do Chefe da Circunscrição, que, em média, envia dali para a Beira 5 a 6:000 serviçais.

. . . .

«23. — Pelo relatorio dos peritos verifica-se que os erros e faltas atingem, segundo a escrita, a cifra de 5.075$36 ouro, ou sejam £ 1.127, podendo muitos desses erros explicar-se por falta de conferencia sem prejuizo para a Companhia, mas outros ha que representam negligencia, falta de fiscalisação e desleixo, *redundando em prejuizo para os indigenas.*»

. . . .

«24. — Estando descriminadas as importancias que se deixaram de pagar aos indigenas, cujos numeros, contingentes e Circunscrições, estão no relatorio dos peritos, é de toda a justiça e vantagem, para facilitar os recrutamentos futuros que se lhes pague a totalidade dessas importancias.»

. . . .

Depois disto compreende-se facilmente a razão porque, em 1923, estavam trabalhando na Rhodesia 30.000 indigenas deste territorio. Os desgraçados fugiam porque, findos os contratos, ao regressarem ás suas pobres palhotas descobriam que, mais uma vez, tinham sido roubados no dinheiro que lhes era devido e que contavam receber, ao regressarem no local do recrutamento, e entretanto esse dinheiro tornava a entrar na Beira, para os cofres da Companhia, sob o titulo de «Despezas de Angariação.»

*
* *

Não queremos tambem deixar passar um facto ocorrido em 1921, se a memoria nos não falha, e que motivou uma sindicancia feita pelo Secretario Geral da Companhia, general Roçadas. Tratava-se do seguinte: Começou a tornar-se notada a frequencia com que eram encontrados pelos caminhos indigenas mortos, sem que estas mortes se podessem atribuir a crimes. Apuradas as coisas, soube-se o seguinte: No hospital de Vila Pery *como medida economica* era dada alta e autorisação de seguir para as suas terras aos indigenas hospitalisados que eram portadores de doenças de evolução longa ou consideradas incuraveis.

Os desgraçados na esperança de voltarem ás suas palhotas, reuniam as ultimas forças, e, com um punhado de farinha ás costas, punham-se a caminho. Minados pela doença e exgotados pela fadiga, íam morrendo pelos caminhos aqueles que as feras íam poupando.

*
* *

Baixaram em 16 de Agosto de 1927, 2 prezos da cadeia

civil ao Hospital indigena desta cidade. Tiveram alta em 20 do mesmo mês «por no hospital não haver condições para prezos desta responsabilidade». Um deles saíu com o diagnostico de béri-béri. O outro, no dizer da Direcção do Hospital, atacado de simulação. Este prezo, 10 horas depois de reentrar na cadeia, falecia com «anasarca» segundo diz a certidão de obito assinada pelo delegado de saude!!!

Depois do que aí fica, ainda haverá quem não ache justos os aumentos de impostos indigenas? Então duas libras por cabeça é muito? A Companhia tratando o indigena desta fórma tem o direito de exigir-lhe muito mais. Porque este assunto é uma fáca de dois gumes, ficamos por aqui, bastando o que está dito para chamar a atenção do Governo.

***

Está actualmente na Beira um funcionario da Provincia encarregado da conferencia das contas, apresentadas pela Companhia de Moçambique ao Estado, sobre as despezas da guerra de 1914-1918 e revolta do Báruè de 1917. O Estado já pagou á Companhia £ 180:000. Quasi dez anos depois de terminada a guerra é que o Governo pensou em verificar as contas!!!

Deve ser bem dificil a tarefa do funcionario do Estado que está encarregado de tal verificação. Uma grande parte dos documentos, deve ter já desaparecido, e, portanto, será muito dificil senão impossivel destrinçar, de entre as verbas apresentadas, aquelas que realmente são devidas pelo Estado á Companhia, e aquelas que, a Companhia, aproveitando a confusão, quer que o Estado pague.

A ultima revolta do Báruè foi um negocio da China para a Companhia. Se ela alastrou para o Territorio, a responsabilidade é sómente sua pela falta absoluta de decisão e rapidez nas medidas a tomar, pela incredulidade e incompetencia do *alto comando* e pela inacreditavel falta de recursos em material de guerra e homens, que a Companhia patenteou.

Em fins de 1917 tinha terminado a revolta. A Companhia tinha aberto, nas suas contas, um capitulo a que chamou «Despezas motivadas pela rebelião do Báruè».

Foi este o saco sem fundo para onde a Companhia atirou com todas as despezas ordinarias. Não se pediram suplementos para as verbas orçamentadas que se verificou

serem insuficientes. Fizeram-se estradas, pagou-se pessoal, crearam-se logares, deram-se gratificações, varreram-se os depositos da Companhia, pagaram-se telegramas, e tudo foi lançado nas «Despezas motivadas pela rebelião do Báruè» que, custaram ao Estado pelas contas apresentadas £ 180:000. As contas estão erradas. O Estado é convidado a pagar aquilo que não gastou. O Estado foi debitado por verbas dispendidas exclusivamente em beneficio, ou em serviços pertencentes á Companhia. Assim a estrada de Vila Machado ao Pungué foi feita por conta da «rebelião do Báruè». A estrada do Pugué a Vila Paiva, por conta da «rebelião do Báruè» foi feita.

Em 1919, e a revolta do Báruè acabou em 1917, ainda estavam sendo pagos pelas «despezas motivadas pela rebelião do Báruè» os empregados da circunscrição da Chemba e da sub-circunscrição da Tambára. Os cipais das circunscrições e até os que faziam serviço de continuos na Secretaria Geral eram pagos por esse capitulo. Ao secretario do Governador foi dáda uma gratificação de £ 15-0-0 por mês como amanuense da Repartição Militar onde nunca fez serviço, e esta verba lançada no capitulo «Despezas motivadas pela rebelião do Barué».

Em 1919 e 1920 os serviços extraordinarios da repartição de contabilidade foram pagos por esse capitulo. Até os telegramas para o Conselho de Administração tratando de assuntos que só a Companhia interessavam, foram párar a esse capitulo!!!

Mas ha muito mais.

Ao Governo, se quizer pagar apenas o que deve, compete mandar inquirir, mandar apurar bem as contas, e não considerar senão as que estiverem devidamente documentadas, do contrario, pagará aquilo que os outros gastaram, e então verificará os poucos escrupulos e a pouca lizura com que a Companhia de Moçambique fez as contas.

Como a Companhia de Moçambique explora o indigena e o que este recebe em tróca

Circunscrições	População em 1926	Impostos indigenas em 1926	Impostos indigenas em 1927	Impostos indigenas em 1928	Escolas da C. M.	Estradas da C. M.	Medicos da C. M.	Hospitais da C. M.	Enfermarias da C. M.	Enfermeiros da C. M.	Telegrafos da C. M.
Beira	15.586	£ 2.796	Mais 50 °/o que em 1926	Mais 100 °/o que em 1926	Tem	Não	Tem	Tem	—	—	Radio
Buzi	21.862	» 3.648	»	»	Não	»	Da C. C. Buzi	Da C. C. Buzi	Não		»
Chimoio	15.357	» 4.977	»	»	Tem	Tem	Tem	Tem	—		Não
Govuro	19.272	7.560	»	»	»	Não	Não	Não	Tem	Tem	Radio
Chiloane	7.480				Não	»	»	»	Não	Não	Não
Manica	9.629	» 3.197	»	»	Tem	Tem	Tem	Tem	—	—	»
Mocoque	9.286	» 3.160	»	»	Não	Não	Não	Não	Não	Não	»
Moribane	11.035	» 4.210	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Mossurize	21.434	» 9.445	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Neves Ferreira	6.010	» 2.630	»	»	»	Tem	»	»	Tem	Tem	»
Sofala	23.210	» 10.568	»	»	Tem	Não	»	»	»	»	»
Chemba	41.089	» 13.620	Mais 100 °/o que em 1926	Mais 167 °/o que em 1926	Não	Tem	»	»	Não	Não	»
Cheringoma	13.842	» 3.832	»	»	»	Não	»	»	»	»	»
Chupanga	12.855	» 3.982	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Marromeu	16.627	» 3.298	»	»	»	»	Da S. Sugar	Da S. Sugar	»	»	»
Gorongoza	23.491	» 6.965	»	»	»	Tem	Não	Não	»	»	»
Sena	40.476	» 10.739	»	»	»	»	Da S. Sugar	Da S. Sugar	Tem	Tem	»
Total	308.541	£94.627	£ 163.151	£ 217.562	5	6	3	3	4	4	3

***

Aí fica este modestissimo trabalho de compilação e coordenação de documentos. Propositadamente, limitámos ao minimo a nossa critica, para que se não podesse, com verdade, dizer desejarmos influir de qualquer maneira sobre o juizo que cada um, ao terminar a sua leitura, possa vir a formar sobre o que tem sido a administração da Companhia de Moçambique desde 1891 até hoje.

As circunstancias e as poderosas razões que, numa hora de má inspiração, levaram o Governo a entregar nas mãos duma Companhia de Negocios a administração e exploração duma grande parte da Provincia de Moçambique, não existem nem teem justificação no momento actual. Pelo seu passado, pela fórma como sempre protelou e se esquivou ao cumprimento claro e categorico de todas as obrigações assumidas para com o Estado Português; pela maneira como sempre encarou os superiores interesses do Estado, em conflicto com os seus inconfessaveis interesses de Companhia de Negocios; pela fórma anti-patriotica como sempre conduziu a sua administração, guiada não pelo desejo de fazer obra portuguêsa, nacionalisadora, mas sim obra de alienação, de desprestigio e expoliação, como o demonstram tantos exemplos, destacando-se entre eles, por ser o mais escandaloso e o mais recente, «os contratos do porto da Beira»; pelo desinteresse sempre manifestado por todas as questões de interesse publico; pelo divorcio existente entre ela e a população do Territorio; porque a Companhia de Moçambique se levantou contra o poder do Estado, rasgando a lei, desprestigiando e desacatando publicamente e com escandalo o poder judicial; a Companhia de Moçambique deve ter os seus dias contados. A orgia que, á sombra da complacente cumplicidade dos partidos, se vem desenrolando neste Territorio ha 36 anos, vai acabar.

Acima dos interesses dos argentarios que deste Territorio fizeram campo das suas proezas, acima das personagens que estão á frente desta administração, e do que elas possam representar na sociedade portuguêsa, ha alguma coisa de maior, ha alguma coisa de mais sagrado, ha a honra da nossa Patria, ha o brio, o bom nome de Portugal.

Nenhumas duvidas temos que chegou o momento do ajuste de contas. O actual Governo pela sua especial situação, absolutamente livre de pressões e compromissos, norteado pela ideia de engrandecimento da Patria, ha-de fazer justiça, ha-de cortar o mal pela raiz.

O Sr. Ministro das Colonias, companheiro do grande

Mousinho de Albuquerque, admirador da sua obra e das suas virtudes, conhecendo de ha muito o cancro que corroe o centro da Provincia, tendo como tem a inergia e rijeza do pulso necessarias para a extirpação do mal, não titubiará um instante, e a terapeutica a aplicar ha-de ser a mais indicada pelos superiores interesses do paiz,

E, se até ha dois dias alguem podia ter duvidas, hoje não é licito tê-las.

A decisão e energia com que o Sr. Ministro das Colonias chamou á realidade das coisas *demitindo-o*, o *defunto* Governador interino do Territorio, marcam. A autoridade do Estado fez-se sentir. A Magestatica Companhia que até agora se julgava omnipotente, que se antepunha e sobrepunha ao Estado, apanhou uma lição com que não contava, uma lição que deve ter deixado desconcertados os homens do Largo da Biblioteca.

Acima dos interesses dos argentarios da Companhia, acima da «Beira Works», acima dos lodos do porto da Beira em que se atascou, tendo morte moral, o ex-Governador interino do Territorio, morte que, os *patrioticos* esforços dos *camelots* da Companhia não conseguiram nem evitar nem remediar, estão os interesses e o poder do Estado.

Na verdade não fazia sentido que este senhor assinasse, como representante da Soberania Nacional neste Territorio, o oficio que a seguir transcrevemos enviado ao Sr. Intendente do Governo, ao Sr. Dr. Juiz da Comarca e ao Dignissimo Agente do Ministerio Publico, e que, não contente com isso, fosse, publicamente, de sociedade com o Comissario do Governo na Exposição do Rio de Janeiro, farça iniciada na cidade do Rio de Janeiro, sob a invocação de Venus e Mercurio, e que teve o seu epilogo logico num tribunal, fazer afirmações absolutamente gratuitas e algumas ofensivas do decoro e brio nacionais.

Era a velocidade adquirida, era a convicção de que os tempos e os homens não haviam mudado. É mais uma prova da inconveniencia de entregar a representação da Soberania Nacional, nas mãos do gerente duma Companhia de Negocios.

***

OFICIO

«Ex.mo Senhor:

«Realisando-se no proximo dia 5 do corrente mês, pelas 14 horas, a cerimonia oficial da construção do cais acostavel no porto da Beira, cerimonia que este Governo deliberou incluir no programa das festas de 5 de Outubro

por se tratar de uma grande obra de fomento, *a que fica honrosamente ligado o nome do regimen republicano,* cuja implantação nesse dia se solenisa, tenho a honra de convidar V. Ex.ª a assistir ao acto no local das obras do porto, no dia e hora acima indicadas. — Saude e Fraternidade — *Antonio Serpa.*»

Os funcionarios do Estado não quizeram, com a sua presença, sanciomar um acto sobre o qual o Governo ainda se não pronunciou, acto consequente de contratos considerados prejudiciais aos interesses do paiz, contratos que envolvem a alienação da Soberania Portuguêsa no porto da Beira, excepção feita ao Sr. Dr. Antonio Ferreira da Fonseca, Meritissimo Juiz da Comarca da Beira.

* * *

O suplemento ao *Boletim* da Companhia de Moçambique do dia 13 do corrente, dizia assim:

«Conforme comunicação de Sua Ex.ª o Administrador Delegado, constante do telegrama n.º 224, de 12 do corrente mês, o Conselho de Administração da Companhia de Moçambique *resolveu acatar a decisão* do Governo da Republica exonerando do cargo de Governador interino do Territorio da Companhia de Moçambique o major de infantaria Antonio Cardoso de Serpa, a quem manifestou o alto apreço em que tem os seus relevantes serviços prestados ao Paiz e á Companhia.»

O Sr. Serpa foi demitido por um Decreto publicado no *Diario do Governo,* não foi demitido pelo Conselho de Administração a pedido do Governo. A Companhia, ou o seu Conselho de Administração, não tinha que *resolver acatar a decisão do Governo,* tinha e teve de acatá-la.

Deixemo-nos de basofias.

Para a sua soberania e para a sua magestade foi um golpe fundo.

Tem reinado, tem tripudiado e nunca lhe foram á mão, nunca a chamaram á ordem.

A *diplomacia* desta vez deu fiasco, as palavras doces, o canto da *Sereia* não adormeceram o Sr. Ministro das Colonias... para honra e decoro de Portugal.

* * *

Se o esforço e sacrificio que este livro representa, por

qualquer fórma e por pouco que seja, contribuirem para o bem e engrandecimento do meu paiz, dar-me-hei por satisfeito.

Beira, Outubro de 1927.